السّلطانُ والمنْزل

الحياةُ الاقتصاديّة في آخر أيّام الخلافةِ العثمانيّة، ومقاومتُها لتمدّد الرّأسماليّة الغربيّة

الطبعة الأولى
1441 هـ
2020 م

اسم الكتاب: السّلطانُ والمنْزل
التأليف: محمد شعبان صوان
المراجعة اللغوية: عبد القادر أمين
موضوع الكتاب: تاريخ
عدد الصفحات: 432 صفحة
عدد الملازم: 27 ملزمة
مقاس الكتاب: 17X24
عدد الطبعات: الطبعة الأولى
رقم الإيداع: 2019/27227
الترقيم الدولي: 978-977-278-797-5

دار البشير للثقافة والعلوم

elbasheer.marketing@gmail.com
elbasheernashr@gmail.com
01152806533 - 01012355714

السّلطانُ والمنْزل

الحياةُ الاقتصاديّة في آخر أيّام الخلافةِ العثمانيّة، ومقاومتُها لتمدّد الرّأسماليّة الغربيّة

محمد شعبان صوان

دار البشير للثقافة والعلوم

إهداء

إلى أجيالِ أمّتنا الصّاعدة والمتطلّعة إلى التّغيير..

هذه لمحةٌ من تاريخٍ مجهولٍ يستحقّ التّقدير، ويشحنُ الثّقة في قارئه؛
لأنّه حتّى سقوطُه كان جليلًا ومَهيبًا.

الفهرس

مقدّمةُ الطّبعة الثانيّة

منذُ الطّبعة الأولى لهذا الكتاب، وقعتْ حوادث أكّدت استنتاجاته، ولم أكن أتوقّع أنْ تحدث بهذه السّرعة، فقد تعثّرت سكة الحديد الإقليميّة التي كان من المفترض أنْ تربط بين البلاد العربيّة، وتعثّرت سكة الحديد التي كانت سترتبطُ بين الكويت والعراق رغم الآمالِ الكبرى التي علّقتْ عليها، ثمّ تقلّص الحلمُ الكبير إلى سكّة خليجيّة ما لبثت أن تعثّرت بعدما كان من المقرّر أنْ يبدأ تشغيلها في سنة ٢٠١٨ بوجود الإمكاناتِ الماديّة الهائلة والقرارات السياسيّة الدّاعمة، ولكنّ الأزمة التي نشبتْ بين حكوماتِ مجلس التّعاون الخليجي بدّدت الآمال، فتقلّص الحلمُ مرّة أخرى إلى سكك داخليّة في الدّول المعنيّة، ولكنْ بدلًا من البناء الدّاخلي اتّجهت الحكومات إلى الاستثمارات في سكك الآخرين حتّى لو كانوا أعداءً للأمة، وتبيّن أنّ المشاريع الكبرى بحاجةٍ إلى دول كبرى، وأنّ الجهد يعبّر عن طاقة صاحبه.

ووجدْنا- كذلك- أنّ الكيان الصّهيوني يعمل على سرقة مشاريع الخلافة الإسلاميّة وإخراجها بصيغة تفيد هيمنته وسيطرته على بلادنا، وإبقاءها مقسّمة وتابعة، فسرقَ فكرةَ سكة الحجاز وسكة بغداد وطرحها على دول الخليج، وسرقَ فكرة قناة البحر الميت، وجرّ خلفه السّلطات الأردنيّة والفلسطينيّة، والعجيب أنّ الأصوات التي اعترضت على المشاريع العثمانيّة حفاظًا على «الاستقلال» المزعوم، صمتتْ كليًّا في مواجهة الأعداء؛ بل لجئت إلى تبريراتٍ مضحكة من قبيل أنّ تنفيذ مشروع مشتركٍ مع العدوّ الصهيوني سيوفّر «حماية» لدول الخليج من بُعْبعٍ موهوم، أو أنّه «سيجبره» على الاعتراف بدولة فلسطين طرفًا محاذيًا للبحر الميت مثلًا، ولكن يبدو أنّ الصهاينة أنفسهم لا يشعرون بأيّ نوع من هذا «الإكراه» أو تلك «المسئوليّة».

كما وجدْنا أنّ النّهب صار علنيًّا، وبلا حاجةٍ للإخفاء أو الزّينة، كان يتمّ تحت الطاولة وبأشكال عليها مِسْحة قانونيّة كالبيع والشّراء والإيداع والمشاريع الوهميّة والفاشلة، ولكنّه أصبح يتمّ بالإملاءات البلطجيّة: ادفعوا وإلّا....، وستظلّ بلادنا لعبةً بأيدي

الأعداء مادامت لم تصلْ بعدُ إلى سنّ الرّشد الذي يميز صاحبُه أعداءه من أصدقائه، أو ما يفيده مما يضرّه.

وقدْ يجد القارئ أنّ الإحصاءات والأرقامَ المدوّنة في هذا الكتاب ليست جديدة، وأنّ أرقامًا أخرى استجدّت، ولكنّ الظواهر التي يتحدّث عنها الكتاب مازالت هي نفسها سائدةً في عالم التجزئة، وتسير من سيّئ إلى أسوأ، عليه هنا أنْ يدرك أنّ الكتاب لا يطمحُ إلى تقديم آخر المعلومات والأرقام، بل أنْ يبيّن اتجاه الأحداث منذ تفكيكِ وحدة بلادنا، ومن ثمّ فلا جديدَ تحت الشمس فيما يتعلّق بالأنظمة الحاكمة سوى المزيد من التبعيّة لمراكز القوى الغربيّة للحصول على دعْمها، لا سيّما في مرحلة استيقاظ الشّعوب على الواقع المزري الذي وصلت إليه بلادنا وسعْيها للانْعتاق مِن هذه القيود، وما لم تتغيّر موازينُ القوى سيظلّ توجّه الأحداث يسير في نفس الطريق، وعلى القارئ أنْ يمعن النّظرَ في الأرقام، ويحلّلها في ظلّ الأوضاع السّائدة، وألّا يقف عند الظواهر؛ بل يحاول سبْرَ أغوارها.

فمثلًا سيجدُ القارئ- في الكتاب- أنّ التجارة الخارجيّة وصلت إلى ٧٣٪ من الناتج المحلي الإجمالي للدّول العربيّة، و٨٧٪ للدول النّفطيّة في سنة ١٩٧٥، ولو بحثَ عن أرقام أحدثَ سيجد أنّ المنحنى الاستقلالي هبطَ أكثر، فصارت التّجارة الخارجيّة سنة ٢٠١١ ٩٥ًّ٪ من النّاتج المحلي الإجمالي، ثمّ انخفضت إلى حوالي ٩٢٪ سنة ٢٠١٤، وهذا الانخفاض ليس سببُه إنجازات استقلاليّة؛ بل تراجع الصّادرات العربيّة نتيجة انخفاض أسعار النفط الذي أدّى إلى تراجع الفائض التّجاري[١]، أي أنّ الوضع نفسه هو الذي مازال ساريًا، ويمكن متابعته وتحليله والبناء على ما جاء في الكتاب من خطوطٍ عامّة.

---

(١) التجارة الخارجيّة العربيّة، ١٩١٦، ص ٣ و ١٠.

مقدّمةُ الطّبعة الأولى

هذه الدّراسة ليست تاريخًا للدّولة العثمانيّة، أو لآخر سنواتها؛ بل هي محاولةٌ لتسليط الضوء على جوانب مضيئة، ولكنّها مجهولة وغيرُ مرئيّة لمعظم الأجيالِ الحديثة، وكانت هذه الجوانبُ أجزاءً أساسيّة من حياتنا اليوميّة تمكّنها من مقاومة عوامل التّراجع والهزيمة والاعتداءات الغربيّة المستمرّة، ولكنّنا فقدنا هذه الإمكانات لما هدمت الخلافة، وقسّمت بلادنا، وسادها المشروعُ الاستعماري الغربي، ومع ذلك فليس المقصودُ من الدّراسة مجرّد السّرد التّاريخي لمحاسن مَن مضى، بل هي تذكيرٌ بحال عشناه زمنَ توحّد بلادنا تحت راية واحدة، ونفتقده اليوم رغمَ ما ساده من ضعفٍ وتراجع وهزيمة، ورغم ما يبدو عليه حالُ التّجزئة في بعض المواقع من وفرةٍ وغنى وترف، والسّبب في التّوْق إلى ذلك الحال- رغمَ ما شابه من عيوبٍ في أيامه الأخيرة- هو أنّنا ظللنا حتّى آخر أنفاسِه في خانة الدّول العظمى، وأبعد ما كان يُنقد به هذا الحال في زمنه هو أنّنا في مؤخّرة الدول الكبرى، أمّا ما حدث بعد ذلك فقد أصبحنا في خانةِ الدّول الصغرى؛ بل في مؤخّرتها، ومن أضعفها، والصّورة التي أسرد تفاصيلها في هذه الدّراسة ليست مقصورة على الزّمن العثماني، بل يمكن أنْ تشمل أيّة وحدة تدخل فيها أمّتنا، ولهذا فإنّ المقصود من السّرد هو أنْ يكون حافزًا للعودة إلى صيغة الوحدة للتنعّم بمزاياها، بلسانِ حالٍ يقول: إذا كانت هذه هي مزايا الوحدة إلى زمنٍ قريب عشناه فعلًا رغم عوامل الضّعف والتراجع، فكيف سيكون حالُ الانتصار لو حطّمنا الحواجز، وبنينا وحدة قويّة ومتينة على أسسٍ راسخة؟

لم أفتحْ وثائق جديدة، أو أحقّقْ مخطوطاتٍ دفينة، فقد وجدت أنّ المعلومات المتوفّرة والمنشورة، والتي يتزايد تأكيدها بما يحقّقه الباحثون يومًا بعد يوم، هذه المعلومات كلّها تفي بالغرض، وتسير في سياق واحد يتأكّد باستمرار ويؤكّد أنّ حال الوحدة في أسوأ حالاته حيث يسيطر منطقُ الدّولة العظمى الذي يحفّز على رفض الهزيمة ومقاومة التّراجع وتقوية الضعف؛ خيرٌ من التّجزئة في أفضل حالاتها،

فضلًا عن حالتها الاعتياديّة التي يطبعها الفرقة بين الإخوة، ومن ثمّ القبول بالتبعيّة للأجنبي للانتصارِ به على منافسةِ الأشقاء والاستسلام لرغباته وحماية مصالحه ثمنًا لدفاعِه المزيّف عن وجودٍ ضعيف متَهالك لهذه الكيانات المتحاسدة.

لقد اتّجهنا في زمن الوحدة الضّعيفة نحو الصّعود، ولم نقبلْ بالاستسلام، ولو كانت ظروفنا الدوليّة تختلف عمّا كانت عليه لأمْكَن لنا تحقيقُ تطوّر كما فعل غيرُنا من الأمم، ولكنّ التّدخلات العنيفة التي استنزفت مسيرتنا في البداية، ثمّ أوقفتْها وحطّمتها بالقوّة العسكريّة حالتْ بيننا وبين تحقيق أحلامنا، ولوْلا ذلك لكنّا في مكان غير مكاننا اليوم، ولصنعنا لأنفسنا حاضرًا ومستقبلًا يختلف عمّا رُسم لنا في دوائرِ القوى الاستعماريّة الكبرى حيث لم تكن مصالحنا ضمنَ الاهتمامات رغم كلّ الدّعاوى الكاذبة عن التّأهيل والتحضير التي لم يكشفْ زيفها بعد تبدّدها الفعليّ أكثر من نتائجها الكارثيّة التي صنعها أصحابُها ولم تكن مجرّد نبوءة أو رجمًا بالغيب رغم تحذير الواعين وتنبيه المخلصين، وقد أردتُ توضيح كلّ ذلك لعلّه يسهم في البحثِ عن مستقبلٍ مختلف لهذه الأمّة، بعيدًا عمّا سبّب استنزافها وإيقافَ مسيرتها.

ويجبُ الالتفاتُ إلى أنّ الحالة التي أتكلّم عنها في هذه الدّراسة ليست حالة مثاليّة للوحدة، ولا أقصى ما نطمحُ إليه جميعًا، إذْ كانت حالة ضعف ظاهرٍ وتراجع واضح، ولكنّها كانت نتيجة وجود المجال الموحّد أفضل مما أتى بعدها من تجزئة واستسلام وتبعيّة، وهذه النقطة يجب أنْ تلازم مَن يتابع القراءة إلى نهاية البحث، إذْ يجب ألّا يتعجّب مِن مظاهر سلبيّة كثيرة تركت أثرَها على تلك الفترة التي كانت الدّولة العثمانيّة تعيش فيها آخرَ أيّامها، وتتميّز بما يميز أيّة دولة في حال احتضارها، ولكنّنا لو نظرنا إلى الجوانب الإيجابيّة التي أضاءت تلك الفترة فإنّنا سنرى أنّ الوحدة تخفّف؛ بل تقاوم مظاهرَ الضّعف، وهي أفضل من التّجزئة التي تصنع هذا الضّعف، هذا فضلًا عمّا يمكن أن تنتجه الوحدةُ في زمن قوتها من إيجابيّات لا حصرَ لها، وسأتطرقُ لها على سبيل التّذكير السّريع أثناء البحث.

لقد أظهرتْ عصورُ التجزئة أنّها لا يمكن أن تكون عصورَ قوّة في يوم حتّى مع وصول دولها إلى سقف القوة المتاح للصّغار مثلها، وأنّ الضّعف في حال الوحدة أفضلُ من الضّعف في حال التجزئة لأنّه في الحالة الأولى ظرف طارئ، أمّا في الحالة الثّانية فصفةٌ ملازمة، وحين يتسلّل الضّعف لحالة الوحدة بعد عصور التقدم والانتصار فإنّها تظلّ تصارعه وترفضُ الاستسلام له، وتسعى للتخلّص منه، والعودة إلى حالتها الطبيعيّة، أمّا في حال التجزئة فإنّ الضعف هو الحالةَ الطّبيعيّة، ولا محفّز للخروج منها، ولا مخرج إلّا بالعودة إليها مرّة أخرى.

والهدفُ الذي أطمح إليه هو بثّ الثّقة في ماضينا القريب الذي تكالبتْ عليه عملياتُ التّشويه والتحريف لتدمغه بصفات عامّة تفتقر إلى الدقّة والتّوثيق كالاستبداد والتخلّف والتّتريك والهزيمة تاركةً أجيالنا نهبًا لفقدان الثقة بالنّفس الممهّدِ للانْبهار بأيّ عاملٍ خارجي والاستسلام لهُ ولو كان في غير صالحها، في الوقت الذي تملك فيه مخزونًا تاريخيًّا حديثًا من المقاومةَ يؤهّلها لاستلهام هذه التّجارب للصّعود مرّة أخرى إلى مستقبلٍ تستطيع فيه كسرَ قيودها، وتملك تقريرَ مصيرها وتضع يدَها على ثرواتها لبناء حياةٍ كريمة كغيرها من الأمم، ممّا لا يمكن تحقيقه إلّا بتحطيم حواجزِ التّجزئة الاستعماريّة التي فرّقت بين الإخوة وفتّتت قدراتهم، وأهْدَرت إمكاناتهم، وتركتهم نهبًا للّصوص وقطّاع الطّرق، ويحضرني في هذا المقام ما كتبَه الأستاذ عادل منّاع عن ضرورة إعادة الصّورة الحقيقيّة للعهد العثماني بعيدًا عن التّعميمات النّمطيّة: وعلى الرّغم من أنّي لستُ من الدّاعين إلى استنباط العبر والدّروس من الماضي لإنارة طريق المستقبل بالشّكل الاختزالي الذي تتبنّاه الحركات الأيديولوجيّة؛ فإنّ التشويه وصبغَ الماضي بألوان قاتمة يؤثّر سلبًا في تربية الأجيال الحاضرة فيما يتعلّق بفهم ماضيها، ويفتّ من عزيمتها الضّروريّة من أجل بناء مستقبلٍ أفضل»[١]

(١) مناع، ١٩٩٩، ص٢٧٩.

تنويهٌ عن بعضِ المصطلحات الواردةِ في الدّراسة

■ **الحربُ الكبْرى**: يقصدُ بذلك ما يُعرف- باللّغة الدّارجة- بالحربِ العالميّة، سواء كانت الأولى أم الثّانية؛ ولأنّ اسمَ الحرب العالميّة ليس دقيقًا إذْ لم يشارك العالم كلّه في هاتين الحربين، وأنّ صفة العالميّة أتتْ من باب المركزيّة الأوروبيّة التي تعدّ الغرب الأوروبي- الأمريكي مركزَ العالم، وأنّ ما يحدث فيه يعني الجميع، وما يفيده يفيد الجميع، وما يضرّه يضرّ الجميع، فقد فضّلت الإقلاع عن هذه التّسمية المعبّأة بالتّضليل إلى اسم الحرب الكبرى لأنّ الحربين «العالميّتين» كانتا حربيْن كبيرتين بكلّ المقاييس نتيجةً لتطوّر وسائل الدّمار التي استُخدمت فيهما، وإن كانت الحرب الكبرى الأولى (١٩١٤ - ١٩١٨) أكثر ورودًا في هذه الدراسة.

■ **خليجُ البصْرة**: هو الخليج الذي يسمّيه العربُ الخليج العربي، ويسمّيه الإيرانيّون- وبقيّة العالم- الخليج الفارسي، ورغبة منّي في الخروج مِن هذا الاستقطاب المعبّر عن العداوة التي لا يستفيدُ منها سوى الدّول الغربيّة الكبرى والمعادية لأمّتنا، بالإضافة إلى الرّغبة في الانسجام مع السّياق العثماني التّاريخي لهذه الدراسة؛ فقد فضّلت استخدام اسمِ خليج البصرة، الذي كان مستخدَمًا في الدّولة العثمانيّة للدّلالة على هذا المسطّح المائيَ.

■ **دولُ الاسْتقلال والتّجزئة**: هي الدّول التي قامت على مساحةِ الدّولة العثمانيّة بعد إلغائها، وبخاصّة الدّول العربيّة التي احتفتْ كثيرًا باستقلالها، وكان بعضُها يقوم بجهودٍ حثيثة لإثبات استقلاله عن دولة الخلافة حتى لجأتْ إلى الأجنبي لينصرَها على إخوانها، فأدّى الحرصُ على الاستقلال إلى الوقوع في براثن الاحتلال الغربي الأجنبي وفقدان الاستقلال كليًّا، أمّا التجزئة فهي الصّفة الواضحة لهذه الدّول التي أدّى حرصُها على استقلالها وسيادتها إلى الاستمرار في حالة الفرقة التي تعيشها أمّتنا، وعدم توحيد الجهود الذي يؤدّي إلى دمج هذه الكيانات وزوال «استقلالها»، ومن هنا مقاومتها

الشّديدة لهذا التوحّد باسم الحفاظ على الشّخصيّة المستقلّة، وهو وهْمٌ لأنّ الفرقة تولد الضّعف، والضّعف يؤدّي إلى الحرص على الارتباط بالأجنبي الأقوى الذي يضمن «الاستقلال» لهذه الكيانات ويزوّدها بطعامها وشرابها وحاجاتها الأخرى ممّا يؤدّي إلى فقدان كلّ معاني الاستقلال الحقيقي، ومن هنا كانت تسمية دولِ الاستقلال والتّجزئة من باب السّخرية لأنّ الاستقلال لا يجتمع مع التّجزئة ويتطلّب الوحدة، وهذا الحرص المبالَغ فيه على الاستقلال والسّيادة الوطنيّة أدّى إلى عكسه تمامًا كما تثبتُ تجاربُ الماضي والحاضر.

■ **التّجارة الحرّة:** هي إلغاءُ الرّسوم الجمركيّة على البضائع المستوردة لتشجيع تسويقها، وتقوم النظريّة على فكرةِ تقسيم العمل بين الدّول حيث تتخصّص كلّ دولةٍ بإنتاج موردٍ زراعيّ أو صناعي، وتصدّره إلى بقيّة العالم، وعادةً ما يكون هذا الإجراء متبادَلًا بين الدّول، ويفترض أنْ يحقّق الرّفاهية للجميع، حيث يجلبُ الرّبح لكلّ طرف فيما يتخصّص به دونَ الآخرين، ولكن التّطبيق العملي أسفرَ عن مظالم كثيرة، وأدّى إلى حروب دمويّة فضلًا عن أن نفسَ الذين روّجوا لفكرة التّجارة الحرّة لم يلتزموا بها لما دعتهم مصالحُهم لفرض الرّسوم على الاستيراد من الخارج لدعم صناعاتهم ومواردهم، وثبتَ لنا قطعًا أنّ فكرة تقسيم العمل والاعتماد المتبادل لم تتحقّق فعلًا إلّا داخل كياننا الجامع حيثُ لم يستأثر مركزٌ بالمصالح على حساب أطراف، وأفادّ الجميع من الإمكانات المتوفّرة عند الجميع، أمّا بقيّة الإمبراطوريات الأجنبيّة فقد استأثرتْ مراكزها بالمصالح على حساب أطرافها، وعلى حساب بقيّة العالم، ولم تكنْ أفكارُ الاعتماد المتبادَل ومصالح الجميع سوى كذبٍ وتضليل.

مقدّمةٌ تاريخيّة

■ الإنجازاتُ الاقتصاديّة للدّولة العثمانيّة في مراحل صعودها:

قبل الحديث عن اقتصاد الدّولة العثمانيّة في مراحلها الأخيرة، يحْسن ذكر لمحةٍ خاطفة عن هذا الاقتصاد في مراحلها الأولى حين كانتْ قويّة مندفعة، فقد كانت النّظرة التي تحدّد سياسة الدولة الاقتصاديّة هي ضرورة توفيرِ أكبر قدْرٍ من السّلع الضروريّة لمؤسّسات الدّولة وسكّان العاصمة والمدن، وجباية العائدات الماليّة، والمحافظة على النّظام القائم[1]، وفي سبيل ذلك تحالفتِ الدّولة مع نقابات الحرف لضمانِ استمرار التّموين بالبضائع وجمع الضّرائب، وأعطت هذه النقابات مزايا اقتصاديّة[2].

وقد حقّق النّظام العثماني مزايا للمَجال الجغرافيّ الذي ضمّه تمثل في التكامل الاقتصادي بين أطرافه، والذي كانَ استمرارًا للعلاقات التي وجدتْ بين المشرق والمغرب منذ بداية العصر الإسلامي كما يذكر الأستاذ عبد الرّحيم عبد الرّحمن في دراسةٍ له[3]، وأكّد أنّ تبعيّة العالم العربي للدّولة العثمانيّة جعل وحدتَه أكثر قوّة وفعالية من عصر الانقسامات الذي سبقها، وأنّ مصر كانت محورَ هذه العلاقة الاقتصاديّة التكامليّة بين الأطراف العربيّة في الظلّ العثماني، وقدّمت الدّراسة أمثلةً كثيرة شملت الشّام والعراق والجزيرة العربيّة ومصر وبلاد المغرب العربي، ويشيرُ الخبير الاقتصاديّ الرّاحل يوسف صايغ إلى التّجارة الداخليّة الكثيفة نسبيًّا، والانتقال الفردي السّهل عبر الحدود الذي شهدته الفترة العثمانيّة، وبخاصّة بين مصر والمشْرق العربي[4]،

---

(١) باموك، ٢٠٠٥، ص ٣٩-٤٢. وأيضًا: Quataert، ٢٠٠٢، ص ٦.

(٢) Quataert، ٢٠٠٢، ص ٦.

(٣) عبد الرحيم، ١٩٨٣، ص ١٢.

(٤) صايغ، ١٩٨٣، ص ١٥.

ويتكلّم الدكتور حسن الضيقة عمّا قدّمه المجالُ التكاملي العثماني، ويقدّم المثال المصريّ نموذجًا لذلك في تجارة مصر في القرن الثامن عشر[١].

ويقدّم المؤرّخ روجر أوين أمثلةً لهذا التّكامل في تجارة كلّ من مصر وسوريا والأناضول في القرن الثامن عشر[٢]، وتفصيلات عن نابلس ودمشق وحلب ومصر ولبنان[٣]، ويدحضُ كلامه فكرة التّدهور الذي أصاب المنطقة بعدَ مجيء الحكم العثماني، والتي دأبت الأدبيّات الاستشراقيّة على نشرها وترديدها، بالإضافة إلى فكرةَ عزلة المدينة عن الريف، وقال إنّهما كانا متكاملين[٤].

ويقدّم بروس ماسترز في كتاب «المدينة العثمانيّة بين الشرق والغرب» مدينة حلب في القرنين السادس عشر والسابع عشر بصفتها مثلًا لما قدّمه «السّلام العثماني»[٥]، وقال عنها المؤرّخ يوجين روجان: «كانت مدينة حلب أوّلَ مدينة تخضعُ تمامًا لآليات السّيادة العثمانيّة، إذْ عُين عليها والٍ عثمانيّ، واندمجت تمامًا في الحياة الاقتصاديّة والسياسيّة السائدة في الإمبراطوريّة العثمانيّة، في ذلك الوقت لم يكن أهلُ حلب يعرفون أن الفتح العثماني سيأتي لمدينتهم بعصرٍ ذهبي يمتدّ حتّى القرن الثامن عشر، تصبح فيه المدينة واحدةً من أهمّ مراكز التجارة البريّة بين آسيا ودول البحر المتوسط، ومع أنّ حلب تقع على بُعد ما يقرب من خمسين ميلًا من الساحل، فقد جذبتْ مكاتب الشّركات الهولنديّة والبريطانيّة والفرنسيّة التي تعمل في الشرق، وأصبحت من أكثر مدن العالم العربي عالميّة»[٦]، ويقول المؤرخ التركي شوكت باموك، والمؤرّخ دونالد كواترت في هذا المجال إنّه حتّى سنة ١٨٢٠ كانت التّجارة البينيّة بين أجزاء الدولة

---

(١) الضيقة، ٢٠٠٢، ص ٦٢ وما بعدها و ص ٧٣.

(٢) أوين، ١٩٩٠، ص ٧٥-٧٧.

(٣) نفس المرجع، ص ١٨ و٥١ و٦٨.

(٤) نفس المرجع، ص ٦٧.

(٥) ماسترز، ٢٠٠٤، ص ١١٤.

(٦) روجان، ٢٠١١، ص ٣٧.

العثمانيّة بالإضافة إلى تجارتها مع روسيا؛ أكثر أهميّة من تجارتها مع وسط وغرب أوروبا[١]، وإنّ النّصيب الأوروبي من الزّراعة العثمانيّة ظلّ ضئيلًا إلى الربع الثاني من القرن التاسع عشر، وقال أيضًا إنّه طوال القرن الثامن عشر إلى الرّبع الثاني من القرن التاسع عشر كانت التجارة الداخليّة بين المناطق العثمانيّة ذات أهميّة كبرى، وإنّ البلاد التي ظلّت إلى القرن العشرين داخل حدود الدولة ظلّت تتاجر مع مناطقَ أخرى من الدّولة[٢]، ويقول المؤرخ كواترت في كتابه عن الدّولة العثمانيّة بين ١٧٠٠-١٩٢٢ إنه في هذه الفترة «كانت التّجارة الخارجيّة أقلّ أهميّة من التّجارة الداخليّة، (أي) التجارة البينيّة، من حيث الحجم والقيمة»[٣] .

ويقدّم أوين بعضَ الأرقام التقريبيّة للتّجارة المصريّة في القرن الثامن عشر مع كلّ من سوريا وتركيا وجدّة وبقيّة أملاك الدولة العثمانيّة، مقارنة بالتّجارة مع أوروبا، ويظهر من هذه الأرقام بوضوح غلبةُ النّشاط البيني على النّشاط الخارجي[٤]، ويضع كواترت هذه التّجارة في سياقها العالمي بالقول إنّ «هناك ترتيب لتجارة مصر في القرن الثامن عشر، يضع تجارتها مع أجزاءَ أخرى من الإمبراطوريّة على القمّة، وتأتي تجارتها مع إقليم البحر الأحمر في المرتبة الثانية، وتجارتها مع أوروبا في المرتبة الأخيرة»[٥]، ويقول أيضًا: «وبسبب انخفاض تجارة مصر مع الغرب؛ كانت تجارتها مع العثمانيّين في سبعينيّات القرن الثّامن عشر قد وصلت إلى ضعفي أو ثلاثة أضعاف تجارتها مع الغرب»[٦]، ويذهب الدّكتور صايغ إلى أنّ «قرون الهيمنة العثمانيّة كانت تعني توجّهًا داخليًّا أكبر للعلاقات الاقتصاديّة على حساب العلاقات مع البلدان الواقعة خارج

(١) إيناجيك، ٢٠٠٧، ج ٢ ص ٥٨٤.

(٢) Pamuk، ١٩٨٧، ص ٨ و٢٦.

(٣) كواترت، ٢٠٠٤، ص ٢٣١-٢٣٨.

(٤) أوين، ١٩٩٠، ص ٧٥-٧٦.

(٥) إيناجيك، ٢٠٠٧، ج ٢ ص ٤٤٧.

(٦) نفس المرجع، ج ٢ ص ٤٥٥.

الامتداد الهائل للإمبراطوريّة العثمانيّة»[١]، وقد أفاد هذا التّكامل في أوقاتِ الأزمات كما ينقل كواترت حين «كانت إحدى الولايات العثمانيّة تبيع غلالها للتخفيف عنْ ولاية أخرى مثْلما حدث عندما شحنتْ تونس الحبوب على سفنها إلى سواحل الشام في ١٧٦٩ و١٧٧١-١٧٧٣»[٢].

أمّا عن الميزان التّجاري، فقد «كان لصالح الدّولة العثمانيّة حتى نهاية القرن الثامن عشر»[٣]، وقال الباحث الاقتصادي البروفيسور شارل عيساوي إنّه «حتى نهاية القرن الثامن عشر كانت المنطقة تملك فائضَ تصدير في تجارتها مع أوروبا»[٤]، ويعرض نموذجًا لهذا الفائض بمنطقة سوريا الكبرى التي «حقّقت فائضًا في التجارة مع أوروبا، واختزنت الكثيرَ من السلع»[٥] وذلك في القرون السّابقة على القرن التاسع عشر.

وفي مجال الزّراعة، يصوّر أوين جوانبَ من الزراعة العثمانيّة، ويدحض فكرة الحالة المزرية التي عاش فيها الفلّاح العثماني، والتي كرّرها كثيرٌ من الكُتّاب، وتساءل: «لو كان الأمر كما يقولون لكان من الصعوبة المطلقة بمكانٍ أنْ نفسّر كيف استمرّت ممارسة الزراعة، ناهيك عن إنتاج ما يكفي من الطّعام للمدنِ المتضخمة، وما يكفي من الموادّ للصناعة الحرفيّة المحليّة، وما يكفي من الإنتاج الزائد للمحافظة على مستوى معيّن من التصدير»[٦]، ويصوّر جانبًا من الزّراعة في كلّ من الأناضول التي «كان الجزءُ الأكبر منها يصدّر إلى أوروبا أو إلى الولايات العربيّة من الإمبراطوريّة العثمانيّة»[٧]،

(١) صايغ، ١٩٨٣، ص ١٠٩.

(٢) إيناجيك، ٢٠٠٧، ج ٢ ص ٤٥١.

(٣) كواترت، ٢٠٠٤، ص ٢٣٥.

(٤) Issawi، ٢٠١٠، ص ٢٧.

(٥) عيساوي، ١٩٩٠، ص ٢١٣.

(٦) أوين، ١٩٩٠، ص ٦٠.

(٧) نفس المرجع، ص ٥٠.

وسوريا حيث «كان القمح يزرَع في كلّ مكان»، إضافةً إلى محاصيل أخرى حياتيّة وتجاريّة، وما نشأ عنها من تجارةٍ بينيّة بين أجزاء الدّولة إضافةً إلى التجارة مع الخارج[١].

ونستفيدُ من باموك أنّ الدّولة العثمانيّة ظلّت متوازنة بين صادراتها ووارداتها من الحبوب إلى أنْ زاد استيرادها على تصديرها قبلَ الحرب الكبرى الأولى (١٩١٤-١٩١٨)، وذلك لأسباب ليس من ضمنها إهمال الزّراعة؛ بل نتيجة شنّ الحروب ضدّها، واقتطاع أجزاء حيويّة منها، بالإضافة إلى الآثار السيئة لمعاهدات التجارة الحرّة كما سيأتي[٢].

وفي مجال الصّناعة، يقول باموك إنّ الدّولة العثمانيّة ظلت مكتفيّة ذاتيًّا في عمليّة إنتاج الأنسجة القطنيّة إلى العقد الثّاني من القرن التاسع عشر، وإنّ الاستيراد من أوروبا كان إلى ذلك الوقت محدوداً[٣]، هذا مع العلم أنّ النّسيج كان هو الصّناعة الرئيسة في معظم اقتصاديّات عصر ما قبل الصناعة[٤]، ويذكر أوين أنّه في بداية القرن التاسع عشر كانت «التّرسانات البحريّة والعسكريّة التركيّة لا تزال تضاهي معظمَ السّفن والأسلحة التي كان أعداؤهم الأوروبّيون يستخدمونها، وأنّ جماعات معينة من الحرفيين كالنسّاجين مثلًا ظلّت تنتج سلعًا على درجة عالية من الجودة»[٥].

وعن الاكتفاء الذاتي جاء في كتاب «الدّولة العثمانيّة والعالم المحيط بها» للدّكتورة ثريا فاروقي أنّ الدولة العثمانيّة كانت «لا تزال قادرةً على الأداء دونَ استيراد تلك البضائع الاستهلاكيّة التي يحتاج إليها غالبيّة السكان مثل الحبوب والمواد الغذائيّة الأخرى، وكان يتمّ تصنيع الحديد والنّحاس والأقمشة، وكلّ الأشياء اللازمة للاستعمال اليومي بكميّات كافية داخل الأقاليم التّابعة للسّلطان، أمّا فيما يتعلّق بالمواد الحربيّة فقد كان

---

(١) نفس المرجع، ص ٥١.

(٢) Pamuk، ١٩٨٧، ص ١٥٢.

(٣) نفس المرجع، ص ١١٠ و ١١٢.

(٤) إيناجيك، ٢٠٠٧، ج ٢ ص ٩٦.

(٥) أوين، ١٩٩٠، ص ٦٩.

العثمانيون مكتفين ذاتيًّا إلى حدّ كبير»[١] وفترة البحث التي تتكلّم عنها تنتهي بالعقد السابع من القرن الثامن عشر.

ويذكرُ المؤرخ رشاد قصبة أنّ البضائع الأوروبيّة ظلّت إلى العقد الثالث من القرن التاسع عشر بعيدة عن اختراق المناطق الداخليّة من الدولة العثمانيّة[٢]، ولهذا أشار كواترت إلى أنّ جوانب من المجتمع العثماني ظلت خارجَ «العبوديّة الاقتصاديّة للغرب قرونًا عديدة»[٣]، كما أفادت فاروقي أنّ المبادلات مع الغرب أثناء القرن السّابع عشر «على الرّغم من أهميتها على المستوى الإقليمي، لم تكن كبيرة بحيث تجعل الإمبراطوريّة العثمانيّة بأسْرِها معتمدةً على الاقتصاد العالميّ الأوروبي»[٤]، وتتحدّث كات فليت في كتابها عن «التجارة بين أوروبا والبلدان الإسلاميّة في ظلّ الدولة العثمانيّة» منذ نشوئها إلى فتْح القسطنطينيّة وتتكلّم عن مختلف السلع التي تمّ تبادلها في هذه الفترة بين العثمانيّين وأوروبا وعنْ مراكز هذه المبادلات[٥]، إلّا أنّ فاروقي تحذّر من إعطاء التجار الأجانب في الدّولة «مساحة أكبر من اللازم»، وذلك أثناء الحديث عن تجارة القرون التالية، وأنّه يجب ألّا نستنتج أنّ الاقتصاد العثماني بدأ في القرن السّابع عشر في عمليّة الاندماج بالاقتصاد العالمي الذي تتحكّم فيه أوروبا، وذلك لأنّ الاقتصاد العثماني كان- آنذاك- أكثرَ حيويّة مما افترض في السابق، وأنّ التراجع الذي بدأ في أواخرِ القرن السادس عشر قد توقّف واستعادت حرفٌ عثمانيّة معيّنة عافيتها، ولم يكن الاقتصاد العثماني قد تحول إلى تابع إذ كانت له إمكانات خاصّة، وكان قادرًا على الدّفاع عن نفسه، وفي المناطق الداخليَّة كانت الواردات الأوروبيّة غيرَ قادرة على منافسة البضائع المحليّة قبل النّصف الثاني من القرن الثامن عشر،

---

(١) فاروقي، ٢٠٠٨، ص ١٩ و ٥٤-٥٥.

(٢) Kasaba، ١٩٨٨، ص ٣٨.

(٣) Quataert، ١٩٨٣، ص ٧.

(٤) إيناجيك، ٢٠٠٧، ج ٢ ص ١٣٢.

(٥) فليت، ٢٠٠٤.

وكان لشبكات التجار دورٌ في الحفاظ على العالم العثماني من أنْ يذوب في اقتصادٍ عالمي تهيمن عليه أوروبا[1].

وممّا يدعو إلى الإعجاب أنْ نرى أثرَ التكامل الاقتصادي بين أجزاء الدولة يؤدّي إلى نتائج إيجابيّة حتى على منطقةٍ نائية من أطرافها كقرية الكويت[2] التي حاول الإنجليز اختراقَها زمن شيخها جابر بن عبد الله بن صباح (١٨١٣-١٨٥٩) فكان ما رواه الأستاذ سيف مرزوق الشّملان في تاريخه: «في سنة ما، جاء الكويت جماعةٌ من الإنجليز، وحاولوا إقناع الشيخ جابر برفع العلم البريطاني، فلم يقبلْ وقال: إنّ الدولة العثمانيّة جارتنا وكلّ ما نحتاجه يأتينا من البصرة، فقالوا: إنّ الهند من مستعمرات بريطانيا، وأنتم محتاجون لها، فلم يجبْهم، وأخيرًا استأذنوه في البناء، فلم يسمح لهم، ثمّ قالوا: أتمنع الدّولة العثمانيّة كما منعتَنا؟ فقال: إذا رأينا في ذلك ضررًا على البلدة منعْناها. وقد حاولوا أنْ يعطيهم ورقة بأنّه يمنع الدولة عن ذلك فلم يعْطِهم، ورجعوا أدراجهم. لما بلغ النبأ متسلّم البصرة جاء الكويت زائرًا وشكرَ الشّيخ جابرًا على موقفه الصّلب من الإنجليز، ويقال إنّ الدولة العثمانيّة لم ترتّب للشّيخ جابر المائة والخمسين كارة من التمر والفرمان الشّاهاني والعلم الأخضر إلّا نتيجة لموقفه من الإنجليز بجانبها»[3].

هذا مع العلم أنّه في عهد داود باشا والي بغداد (١٨١٧-١٨٣١) في زمن الشّيخ جابر، «كانت تجارة العراق مع الهند البريطانيّة قد بلغتْ درجةً من الأهميّة لا يستطيع

---

(١) إيناجيك، ٢٠٠٧، ج ٢ ص ١٨٣-١٩١.

(٢) نشر السيد فؤاد أحمد المقهوي وثيقة تعود إلى عام ١٢٦٤ هجري، أي ما يقارب سنة ١٨٤٨ ميلادي، أي في زمن الشيخ جابر، وقد ورد فيها وصف الكويت آنذاك بالقرية، ونشرت الوثيقة في صحيفة الوطن الكويتيّة في ٨/ ٩/ ٢٠١١.

(٣) الشملان، ١٩٨٦، ص ١٣٠.

معها داود أنْ يستغني عنها» كما يقول الدكتور عبد العزيز نوار[١]، وأنّه بعد ذلك وفي عام ١٨٤٥-١٨٤٦ مثلًا بلغت الواردات الهنديّة ٦٥٪ من واردات البصرة، والصادرات إلى الهند ٧٤٪ من صادراتها، ورغم هذه الأرقام المرتفعة والتي وصلت ٨٣٪ للواردات من الهند وبريطانيا و٩٩٪ للصادرات إليهما في ستينيّات القرن التاسع عشر[٢]، فإنّ مواجهة الإنجليز بالاستناد إلى الأخوة جعلت بريطانيا لا تخاطر بتجارةٍ بهذا الحجم مع دولةٍ كبرى لأجل مصلحة جزئيّة فيها آنذاك، في الوقت الذي كان يمكنها افتراس الصغير مفردًا لو واجهها وحيدًا، وهذه هي ميزة التّعامل مع الغرب بواسطة كيان كبير كالدّولة العثمانيّة مع ما كانت تعانيه من تراجع وضعف، خلافًا للحال الذي ظهر عندما أصبح الغربيون يتعاملون مع أقزام كُثُر يفترسون ما حَلَا لهم منهم بكلّ سهولة، وإذا كان موقف الشّيخ يدعو إلى الإكبار فيمكننا أن نضعه في مواجهةِ مواقف معاصرة أصبح فيها الغرب، وبخاصّة الولايات المتحدة، يهدّد العرب باستخدام سلاح الغذاء، إذا فكّروا باستخدام سلاح النفط[٣] للحصول على حقوقهم المسلوبة.

ولو عدْنا إلى موضوع الإنجازات الاقتصاديّة فإنّنا نرى أنّ الدّولة العثمانيّة لم تُخترق بالديون إلّا في أواخر عهدها، وظلّت بمنأى عن رأس المال الأجنبي رغم أنّ دواعي الاقتراض بدأت تظهر وتلحّ منذ العقد التاسع من القرن الثامن عشر، إلّا أنّ ولاة الأمر صرفوا النّظر عن هذا الخيار[٤] الذي لم تتهيّأ أيضًا ظروفه عند الأطراف الدّائنة أيضًا[٥]، وكانت الدّولة قادرة على تجنّبه إلى أنْ وقّع الصّدران رشيد باشا وعالي باشا

---

(١) نوار، ١٩٦٧، ص ٢١٢.

(٢) عيساوي، ١٩٩٠، ص ٢٢٨.

(٣) عبد الفضيل، ١٩٧٩، ص ١٧٦.

(٤) Kasaba، ١٩٨٨، ص ٢٣.

(٥) أوغلي، ١٩٩٩، ج ١ ص ٦٥٥ (الباب السابع دراسة الدكتورة مباهات كوتوك أوغلي: البنية الاقتصاديّة في الدولة العثمانيّة، الفصل الأوّل: النظام المالي عند العثمانيين).

في سنتي ١٨٥٠ و١٨٥٢ على طلبي قرض من بريطانيا وفرنسا بقيمة خمس وخمسين مليون فرنك، فرفض السّلطان عبد المجيد التّصديق على هذين الاتّفاقين أيضًا فألْغيا، إلّا أنّ وطأة حرب القرم مع روسيا (١٨٥٣-١٨٥٦) أجبرت الدولة أخيرًا على اللّجوء إلى هذا الخيار[١]، وذلك في سنة ١٨٥٤[٢].

ويرى المؤرّخ كواترت[٣] أنّ التغلغل الاقتصادي الأوروبي في الدولة العثمانيّة بدأ منذ القرن السادس عشر مع ازدياد التّجارة مع أوروبا ومنح بعض دولها امتيازات كانت منحة وتفضّلًا في عصر القوّة إلّا أنّها أصبحت قيدًا عليها في عصر الضّعف، وكانت زيادة هذه التّجارة تؤثّر سلبًا على الاكتفاء الذّاتي للمجتمع العثماني لأنّ الإقبال على السّلع الغربيّة يؤدّي إلى كساد السلع المحليّة التي كانت تكفي المجتمع من قبل، ومع ذلك فإنه يرى كما يرى غيرُه وفقًا لما سبق؛ أنّ هذا التغلغل لم يحقّق الاستعباد الاقتصادي للدّولة آنذاك.

■ **الأحوالُ الاقتصاديّة للبلاد العربيّة في عصر القوّة العثمانيّة:**

في حديثه عنْ خصائص الحكم العثْماني في العصر الأوّل (من الفتح في القرن ١٦ إلى القرن ١٩) في البلاد العربيّة يقول الدّكتور محمد أنيس إنّ «نظام الحكم العثماني في الشّرق الأوسط بصفةٍ عامّة كان عمليًّا للغاية، ولم يكن ظالمًا أو عنيفًا.. وكانت القاعدة أنّ كلّ إيالة تعيش على دخلها الخاصّ، وتدفع إلى خزانة الدولة قدرًا معقولًا جدًّا من الجزية؛ ولذلك لم يكن التّشريع الضّرائبي العثماني مرهقًا لرعايا الدولة؛ فالسّلاطين العثمانيون أدركوا أنّ الضرائب البسيطة وأساليبَ الإدارة البسيطة في صالح كلّ من الحكّام والمحكومين»(٤)، وعند مقارنة الضّرائب المملوكيّة والإيرانيّة

---

(١) Kasaba، ص٥٣، وأيضًا: روجر أوين، ١٩٩٠، ص ١٤٧-١٤٨.

(٢) Pamuk، ١٩٨٧، ص ٢١٤.

(٣) Quataert، ١٩٨٣، ص ٧.

(٤) أنيس، ١٩٩٣، ص ١٤٤.

بالضّرائب العثمانيّة نجد أنّ الضّرائب العثمانيّة كانت «أخفّ وطأة» لسبب واضح هو قلّة الحروب في الشرق الأدْنى بعدما حكمَت الدّولة العثمانيّة المنطقة بأسرها(١).

وعند حديثه عن المساوئ التي ارتكبها الحكمُ العثماني كالنزاع بين الأحزاب وتعدّي الهيئات المحليّة على الحكومة المركزيّة، قال مستدركًا: «ولكن رغم هذا فإنّ الإدارة العثمانيّة الماليّة كانت أمينةً إلى حدّ معقول، كما أنّ الفلاحين لم يعانوا ما عانوه من حكم دول قبْل وبعْد العثمانيّين»(٢).

وعندَ حديثه عن بقيّة المساوئ كالمحسوبيّة والرشوة وبيع الوظائف قال: إنّ مجتمعات الشرق الأدنى كانت على شفا الانهيار قبلَ دخول العثمانيّين مباشرة «إلّا أنّ دخول العثمانيّين أخّر هذا الانهيار، فقد سار العثمانيون على نظام ضرائبي مخفّف، فأنقذوا الفلاحين والتّجار، وبسطوا حالةً من الأمن والاستقرارَ تمتع بها الشرق الأدنى حتى النّصف الثاني من القرن الثامن عشر»(٣).

وعند الحديث عن انهيار نظم الحكم العثماني في الشّرق العربي في القرن الثامن عشر قال إنّ سوريا عانت أكثر من غيرها من هذا الانهيار مشيرًا إلى أنّ «سوريّة كانت أكثر هذه الإيالات (العربيّة) استفادةً من دخولها في الحكم العثماني أوّل الأمر إذ تمتّعت أوّلَ الأمر بفترةٍ غير قصيرة من الانتعاش الاقتصادي والاجتماعي بسبب علاقاتها القويّة الجديدة بأجزاء الشّرق الأدنى فنمتْ تجارتها مع تركيا ومع العراق، وأصبحت حلب أكبر وأهمّ المراكز التجاريّة العربيّة في البحر الأبيض المتوسط».

ورغمَ حركات التمرّد المسلّح وجشع الباشوات وجامعي الضّرائب وتمرّد بعض القبائل وانتشار المجاعات والأوْبئة في حلب ودمشق «فليس هناك ما يدْعو إلى الاعتقاد بأنّ التّنظيم الإداري في سوريّة قد تعرّض بشكل جديّ للانهيار قبل عام ١٧٥٠»(٤).

(١) نفس المرجع السابق، ص ١٤٥.
(٢) نفس المرجع السابق، ص ١٤٦.
(٣) نفس المرجع السابق، ص ١٤٨.
(٤) نفس المرجع السابق، ص ١٥٣.

وقد شاع نظامُ الطوائف في الحياة الاجتماعيّة العثمانيّة، فكلّ الناس الذين تجمعهم مهنةٌ واحدة أو عمل واحد أو مذهب واحد ينتظمون في شكلِ طائفة لرعاية مصالحهم، «وكان نظامُ الطوائف يشكّل أهمّ ظاهرة في حياة مجتمع المدينة في الشّرق الأدنى» وهو ما أدّى دورًا هامًّا في حياة الناس إذ «أتاح لكلّ فردٍ وضعًا اجتماعيًّا معيّنًا أتاح له هذا الوضعُ مجالًا للعمل والنشاط دون تدخّل من جانب الهيئة الحاكمة»، وكانت الطوائف الحرفيّة تنتمي لإحدى المنظّمات الدينيّة الصوفيّة «وإلى هذا الانتماء يرجع الفضلُ فيما عُرف عن أهل المدينة ولا سيّما أصحاب الحرف من أمانةٍ وتعفّف»كما حلّ نظام الطّوائف المشاكل النّاجمةَ عن التنافس غير المشروع بين أفراد الطّائفة الواحدة، ولكنّه كان مسئولًا عن عرقلةِ التقدّم الصناعي الناجم عن حريّة الصّانع وفرصته في الابتكار[١].

ولأنّ الورش الصناعيّة قبل الثورة الصناعيّة كانت صغيرةً وبسيطة، فلم يكنْ هنالك فرق كبير بين صاحب العمل والعامل على عكس ما هو سائدٌ في الوقت الحاضر، ولا يعني هذا عدمَ وجود التّفاوت الطبقي «كلّ ما هنالك أنّ التّناقض بين مصلحة الطّبقتين لم يكن صارخًا بحيث يتطلّب وجود نقابات مستقلّة لكلّ طبقة»[٢].

أمّا عن العلاقة بين الطّوائف المختلفة «فمِن الخطأ أن نتصوّر أنّ هذه الطوائف كانت تمثل طابعَ العزلة الصّارخة من الناحية الاجتماعيّة «كالتي حدثت في الهند مثلًا[٣] هذا هو وصفُ الدكتور محمد أنيس للواقع الاقتصادي في البلاد العربيّة في العصر العثماني الأوّل، وهو ليس وصفًا متحيزًا لأنّه يورد الكثيرَ من الجوانب السلبيّة التي ذكرت بعضها، ويمكن الاطّلاع على بقيّتها من مراجعة كتابه.

■ **تحوّلاتُ القرن التاسع عشر:**

تغيّرت الظّروف السابقة بعد انتهاء حروب نابليون (١٨١٥) في أوروبا واكتمال الثورة الصناعيّة في بريطانيا أولًا، ثمّ في غرب أوروبا في فترة تالية [٤]،

(١) نفس المرجع السابق، ص ١٤٩ -١٥٠.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ١٥١.

(٣) نفس المرجع السابق، ص ١٥١.

(٤) Pamuk، ١٩٨٧، ص ١٩.

وقد صنعت هذه الثورةُ طرقَ إنتاج جديدة أصبحت الصناعة معها بحاجة إلى مُدْخلات ضخمة من المواد الخام ومناطق واسعة لتصريف هذه المنتجات المتزايدة، ممّا أدّى إلى بروز ظاهرة الاستعمار، وهي في جوهرها محاولةُ الوصول إلى هذه الإمكانات الواسعة التي تفوق الإمكانات المحليّة لدول أوروبا.

وممّا دعّم الحاجة إلى البحث عن الأسواق الخارجيّة في تلك الفترة أنّ الأسواق الأوروبيّة تراجعت متأثرة بالحروب النابوليونيّة، ووضعت الحماية في وجْه الصّناعات البريطانيّة قبل أن تتخلّى بريطانيا نفسها عن الحماية كليًّا بعد سنة ١٨٤٦ ثمّ تبعتها دولُ أوروبا وأمريكا بداية من الخمسينيّات ثمّ ستينيّات القرن التاسع عشر آملة بذلك تحقيقَ مكاسب جمّة في ظلّ سوق عالميّة تسيطر عليها بريطانيا، وفي هذه الأجواء عقدت معاهدات التجارة الحرّة مع الدولة العثمانيّة (١٨٣٨-١٨٤١) وفتحت الصين بالقوّة لتجارة الأفيون[١].

وقد واجهت دولُ العالم هذه الهجمة الأوروبيّة للسيطرة على اقتصادياتها، كلّ حسب قوتها، وقد درج المؤرّخون على تقسيم بلاد العالم غير الأوروبي في تلك الفترة إلى مستعمرات وأشباهِ مستعمرات، فأمّا المستعمرات فهي البلاد التي وقعتْ تحت سيطرةٍ مباشرة لإحدى الدول الاستعماريّة التي قامت بإعادة صياغة اقتصاد هذه المستعمرة وفقَ مصالح الدولة المستعمِرة، وكانت مستعمرات أوروبا منتشرةً في العالم كلّه كالهند وإفريقيا وجنوب شرق آسيا، وأمّا أشباه المستعمرات كدول أمريكا الوسطى والجنوبيّة فكانت مستقلّة رسميًّا، ولكن يحكمها تحالفاتٌ من التّجار والملاك ترتبط مصالحهم بدولة استعماريّة واحدة فيقومون بصياغة اقتصاد بلدهم وفق مصالحها.

وفي محاولة أكثر تفسيرًا للأحداث أضافَ المؤرخ شوكت باموك إلى هذين الصّنفين (أي المستعمرات وأشباهها) صنفًا ثالثًا كان يصنّف عادة مع أشباه المستعمرات،

---

(١) Kasaba، ١٩٨٨، ص ٣٨-٤١. وأيضًا: هوبزباوم، ٢٠٠٨، ص ٨٠-٨٢.

ولكنّه وجد أنّه يتمتع بمزايا تختلف عن هذا الصّنف، فلم يكنْ مستعمَرًا ولم يكن- كذلك- مرتبطًا بدولة استعماريّة واحدة، وضرب أمثلة لهذا الوضع بالدولة العثمانيّة وفارس والصين، وأكّد أنّ تحليل الوضع العثماني لا يمكن إلّا بفَهْم ميزاته الخاصّة التي أبعدته عن كلّ من المستعمرات وأشباهها بعيدًا عن التعميمات المخلة(١).

ومن صفاتِ الفئة الثالثة المختلفة عن المستعمرات وأشباهها، قوّة الحكومة المركزيّة في مواجهة الطبقات التي تعمل على الاندماج في السوق العالميّة التي يسيطر الغرب عليها(٢)،وهذه القوة منعت استعمار هذه الدول على يدِ قوّة أوروبيّة(٣)، وتميّزت البيئة الاقتصاديّة لها بالمنافسة بين المراكز الاستعماريّة على المصالح داخل هذه الدّول، ولم تحقق قوّة بمفردها سيطرةً مطلقة عليها(٤)، وكان اندماجُ هذا النّوع من الدول في الاقتصاد الغربي المسيطر على العالم أقلّ من اندماج المستعمرات وأشباهها(٥)، ويرى المؤرخ دانيال غوفمان أنّه خلافًا لحال المستعمرات الخاضعة للسّيطرة البريطانيّة المباشرة، «لم يتمكّن الإنجليز من فرض مسارٍ سياسي على الإمبراطوريّة العثمانيّة يلزمها بالأهداف الاقتصاديّة لتلك الدولة (أيٍ بريطانيا)، ولقد كان على الحكومة

(١) Pamuk، ١٩٨٧، ص١٣١-١٣٢.

(٢) يقدم المؤرّخ قصبة تصوّرًا مختلفًا لهذه الطبقات، ولا يوافق على كونها مجرّد وسيط للقوى الرأسماليّة الكبرى، وهو ما اصطلح على تسميته بالكومبرادور، ويؤكد أنّ هذه الطبقات كانت تملك مصالح مستقلة اصطدمت أحيانًا بالتوجّهات السياسيّة للدول الكبرى (Kasaba، ١٩٨٨، ص ٨٣ و ٨٥)، ولكنّه لا ينازع في الضرر الذي ألحقته السّياسة الغربيّة الرأسماليّة بالدولة العثمانيّة، أوّلًا بإلحاق اقتصادها بالاقتصاد الغربي (ص٤٩)، ثمّ في مرحلة ثانية عندما فضّلت بريطانيا أهدافها المتعلقة بالتجارة الحرة وتحويل الدولة إلى سوق للبضائع البريطانيّة على مصالحها في الحفاظ على الدولة العثمانيّة حاجزًا أمام أطماع التوسع الروسي، وكان ذلك من أسباب تعثّر مهمة الحكومة المركزيّة العثمانيّة في إعادة إحياء الدولة (ص٥٤)، ثمّ عندما عرقل نفاد رأس المال الأجنبي تطور الرأسماليّة المحليّة وإمكانات إنجازاتها بداية من سبعينيّات القرن التاسع عشر (ص ١١٦).

(٣) Pamuk، ١٩٨٧، ص ١٣٣.

(٤) نفس المرجع، ص ١٣٢ و ٢٥٣.

(٥) نفس المرجع، ص ١٤٢.

البريطانيّة أن تفاوض النّخبة السياسيّة المحليّة من أجل تحقيق أهدافها...، وأنّ الإصلاحات العثمانيّة كانت انعكاسًا «لمطامع ومطامح كلّ من لندن واستانبول على حدّ سواء»[1].

كانت الدّولة العثمانيّة في زمن الهجمة الغربيّة على العالم تعاني من ضعف ظاهر بعدَ تراكم عوامله عليها، وكان من مظاهر هذا الضّعف والتّحلل الذي قابل الاندفاعَ الغربي، الصراع الداخلي الذي نشب بين السلطان العثماني وواليه المصري محمّد علي باشا، هذا الصراع الذي فتحَ بابَ التدخل الأجنبي بذريعة مناصرة طرف ضدّ آخر في الوقت الذي تؤكّد الأحداث أنّ أوروبا لم تنصرْ إلّا نفسها ولم تخدم إلّا مصالحها، وفي هذه الظروف الصّعبة تمكّن الأوروبيون- تباعًا- من الحصول على معاهدات التجارة الحرّة من الدولة العثمانيّة التي سعت للحصول على التأييد البريطاني ضدّ الوالي المتمرّد.

ومن المفيد هنا التّأكيدُ على أنّ التوجّه نحو سياسة الإصلاحات التغريبيّة في الدولة العثمانيّة والميل الاقتصادي نحو التجارة الحرة؛ بدأ طوعًا لدى القوى الحاكمة التي رأت أنّ هذه السياسة يمكن أن تحقق مكاسب اقتصاديّة لخزانة الدولة[2] من مسايرة التوجّه البريطاني السائد، وذلك كما رأت دول أخرى في العالم آنذاك[3]، أو كانت نتيجة رؤية نبعتْ من بعض الطبقات الاجتماعيّة في الدّولة اعتقدت أنّ إلحاق الاقتصاد العثماني بالاقتصاد الغربي السّائد يحقق لها مصالحها[4]، وكانت نقطةُ الانعطاف من النظام القديم إلى نظام التغريب الجديد هي تدمير الجيش الانْكشاري سنة ١٨٢٦ على يد السّلطان محمود الثاني، وذلك كما يرى المؤرخ كواترت، أو المعاهدة العثمانيّة البريطانيّة في بلطة ليمان سنة ١٨٣٨ وفرمان الكلخانة الإصلاحي في السنة التالية

(١) ماسترز، ٢٠٠٤، ص ٣٨١-٣٨٢.

(٢) إيناجيك، ٢٠٠٧، ج ٢ ص ٥٨٢.

(٣) هوبزباوم، ٢٠٠٨، ص ٨١.

(٤) Kasaba، ١٩٨٨، ص ٨٥.

وفقًا لمؤرخين آخرين[١]، ولكنّ الجوّ لم يصْف لسياسة التجارة الحرّة، وظلّت السياسة الحمائيّة تقاوم وتحقّق إنجازات كما سيتبيّن فيما بعد.

وهكذا بدأت منذ سنة ١٨٣٨ عمليّة التّأثير السّلبي على الاقتصاد العثماني التي مارستها هذه المعاهدات، فقد تأثر كلّ من التّجارة والصناعة والزّراعة في الدولة العثمانيّة، ورغم أنها نصّت على زيادة الرسوم على الواردات فإنّها وضعت لها حدًّا لا يمكن تجاوزه هو ٥ ٪ ممّا حرم الدولة من موارد ماليّة كانت في أشدّ الحاجة إليها في تلك الفترة، وهو ما أدّى إلى لجوئها في مرحلةٍ تالية إلى الاقتراض الخارجي بعدما زادت حدّة الخطر الروسي أثناء حرب القرم (١٨٥٣ ـ ١٨٥٦)، وذلك رغم تردّدها وممَانعتها للّجوء إلى هذا الخيار[٢].

كما أثّرت هذه المعاهدات سلبًا على السّلع المحليّة نتيجة المنافسة القويّة التي عرضتها البضائع الأوروبيّة الرّخيصة التي لم تكنْ تدفع رسومًا في الدّولة العثمانيّة إلّا مرّة واحدة، في الوقت الذي حملت فيه البضائع المحليّة عبْء الضّرائب المتعدّدة أثناء انتقالها داخلَ مجال الدّولة، مما أدّى إلى تراجع الإنتاج الصناعي العثماني[٣]، وصار الطّلب الأوروبّي على المواد الأوليّة عنصرًا فعّالًا في تحويل الاقتصاد العثماني نحو التخصّص في تزويد أوروبا بهذه المواد[٤]، مما أدّى إلى إضعاف التكامل الزّراعي الصناعي داخل الدولة[٥]، فلم تعدِ الزّراعة مكرّسة لحاجات الغذاء والتّصنيع في الداخل، وبخاصّة مع إنشاء السّكك الحديديّة التي أسهمت في عمليّة التحوّل الزراعي التلقائي نحو الزراعة التصديريّة[٦].

(١) Quataert، ٢٠٠٢، ص ٦.

(٢) Pamuk، ١٩٨٧، ص ٢٠ و ٥٧ و ٢٢٥.

(٣) نفس المرجع السابق، ص ١٤٦.

(٤) نفس المرجع السابق، ص ١٨.

(٥) نفس المرجع السابق، ص ١٨ و ١٣١.

(٦) نفس المرجع السابق، ص ٦٨ و ٦٩ و ٨٤.

ولتحقيق منافعِها الذاتيّة تركّزت الاستثمارات الغربيّة في مشاريع محدّدة من البيئة التحتيّة العثمانيّة، وعزفت عن تطوير نواحٍ أخرى، فقد ركّزت على تطوير التجارة كما يريدها الغرب، وذلك ببناء الموانئ والسّكك الحديديّة ومنح القروض، وهذا في سبيل تسهيل الوصول إلى المواد الأوليّة وتسويق البضائع الأوروبيّة المصنعة، وهو ما زاد على ٧٣ ٪ من الاستثمارات الأجنبيّة في الوقت الذي لم تحصل الصناعة والزراعة على مبالغ مهمّة[١]، وكان اللجوء إلى الاقتراض هو الكارثة الاقتصاديّة الأكبر في تاريخ الدولة، في الوقت الذي كان فيه تصدير رأس المال استثمارًا غربيًّا لأرباح عمليّة التّصنيع في أوروبا وتقديم القروض مشروعًا مربحًا للغاية [٢].

وفي الفترة الممتدّة بين سنتي ١٨٥٤ ـ ١٩١٤ اقترضت الدولة العثمانيّة ما يقارب ٤٠٠ مليون جنيه تركيّ، ذهب ٣٤٪ منهم إلى العمولات والفروق بين القيمة الاسميّة والقيمة الفعليّة لهذه القروض، كما ذهب ٤٥٪ منها إلى سداد قروض سابقة، و ٦٪ للإنفاق العسكري، و ٥٪ للموازنة، وكان حظّ الاستثمار المنتج ٥٪ فقط، وذهبت البقيّة (٥٪) إلى استعمالات أخرى[٣].

وممّا ألجأ الدّولة إلى الاقتراض زيادة النفقات بشكل لم تعدِ الطّرق القديمة التي اتبعت لسدّ العجز في الميزانيّة تؤتي أكلها، ومِن هذه النفقات المهمّة زيادة الأعباء العسكريّة في الحرب والسلم، ونفقات مشاريع التّحديث التي دخلت فيها الدّولة في مجالات الإدارة والخدمات والتطوير الاقتصادي كالمصانع والسكك الحديديّة ومشاريع الري، بالإضافة إلى الإنفاق الرسمي على مجاراة الغربيّين في البذخ وبناء القصور والاستهلاك غير المنضبط بين الطّبقات العليا في المجتمع العثماني،

---

(١) نفس المرجع السابق، ص ٦٧ و ١٣١. وأيضًا: Issawi، ٢٠١٠، ص ٦٢. وأيضًا: Shaw، ٢٠٠٢، ج ٢، ص ٢٣٦.

(٢) إينالجيك، ٢٠٠٧، ج ٢، ص ٥٠٥ و ٥٠٦. وأيضًا : أوين، ١٩٩٠، ص ١٤٧.

(٣) Issawi، ٢٠١٠، ص ٦٥.

ويذكر المؤرّخ شارل عيساوي أنّ هذا الإنفاق استنزف مالًا كثيرًا يتلو الإنفاق العسكري في الدرجة[١].

وقد انتهت دوّامة القروض، التي دخلت فيها الدولة وبعض ولاياتها التي احتفت باستقلالها الذاتي الواسع عن الدولة المركزيّة، بالجميع إلى إعلان الإفلاس الذي تطوّر إلى الهيمنة الأجنبيّة؛ بل السيطرة العسكريّة والاحتلال، وذلك حسب قوّة الحكم الذي واجه هذه التطورات.

وبهذا نرى أنّ التّغلغل الرأسمالي الغربي في اقتصاد الدولة العثمانيّة حدث في الفترة ١٨٣٠ـ ١٩١٤ بأدوات عدّة، هي التجارة والقروض والاستثمار[٢]، ويمكننا تحديد علامات مهمّة لهذا التغلغل منذ بدايته كما يلي:

١) منذ القرن السادس عشر وحتّى القرن التاسع عشر كانت التجارة مع أوروبا بشكل لم يؤثّر على جوهر الاقتصاد العثماني.

٢) اكتمال الثورة الصناعيّة في الغرب الأوروبي ونهاية حروب نابليون (١٨١٥).

٣) القضاء على الجيش الإنكشاري (١٨٢٦).

٤) توقيع اتفاقيات التجارة الحرّة (١٨٣٨ ـ ١٨٤١).

٥) فرمانات الإصلاحات التي سمّيت التنظيمات الخيريّة (١٨٣٩ ـ ١٨٥٦).

٦) بداية الاقتراض من دول أوروبا أثناء حرب القرم (١٨٥٤).

٧) الاستثمارات الغربيّة في بناء السكك الحديديّة العثمانيّة بداية من سنة ١٨٥٧ ثمّ ارتفاع حدّتها بداية من ثمانينيّات القرن التاسع عشر.

٨) إعلان الإفلاس سنة ١٨٧٥ وتأسيس لجنة الديون العموميّة (١٨٨١) بموجب مرسوم محرم للعمل على سداد الدّيون العثمانيّة.

---

(١) نفس المرجع السابق، ص ٦٤.

(٢) Pamuk، ١٩٨٧، ص ١٩٩.

ويقسّم كواترت مراحلَ التغلغل الاقتصادي الغربي إلى أربعِ مراحل من التاريخ العثماني، هي:

١) سيادة النّظام القديم ذي السّياسة المقيدة والاحتكارات والحفاظ على المواد الأوليّة للاستخدام المحلي، وذلك إلى سنة ١٨٢٦ حين تمّ القضاء على الإنكشاريّة.

٢) من ١٨٢٦ إلى ١٨٦٠ سادت السياسة الليبراليّة، التي تعتمد التجارة الحرّة كما كان الحال في كلّ العالم تقريبًا.

٣) تراجعت الليبراليّة بعد ١٨٦٠ عندما رفعت قيمة الضّرائب على الواردات وقدمت الدولة بعض الحماية للصّناعة المحليّة وعملت على تنشيط الصّناعة المحليّة إلى سنة ١٩٠٨.

٤) سيادة السياسة الحمائيّة مع ثورة ١٩٠٨[٣].

إنّ اللّافت للنظر أنّ الدّولة العثمانيّة لم تقف مكتوفةَ اليدين وهي ترى الآثار السلبيّة التي خلّفتها اختياراتها التّغريبيّة التي بدأت طواعية، فسعت إلى إعادة تحديد الشّروط العثمانيّة للإسهام في الاقتصاد العالمي[٤]، وذلك بواسطة الاتّفاقات التجاريّة في سنتي ١٨٦١ ـ ١٨٦٢ التي رفعت الرسوم على الواردات مقدّمة حماية- ولو كانت جزئيّة- إلى الصناعات المحليّة، هذا بالإضافة إلى لجنة الإصلاح الصّناعي التي حاولت إعادة الاحتكارات لبعض النّقابات الحرفيّة، ورغم عدم تحقيق المرْجو من هذه الجهود، فإنّ المؤرخ كواترت يصفها بأنها كانت بداية تحوّل سمّاه الانقضاض العثماني على التجارة الحرّة و تحدّيًا عثمانيًّا ، استبق بعقدٍ من الزمن التوجه العالمي ضدّ التّجارة البريطانيّة الحرّة، والذي ساد في الرّبع الأخير من القرن التاسع عشر، كما يلاحظ أنّ تبني الحريّة الاقتصاديّة لم يكنْ إجماليًّا ، وأنّ النظريّة القديمة تلاشت

(٣) إيناجيك، ٢٠٠٧، ج ٢، ص ٤٩٣ ـ ٤٩٤.

(٤) نفس المرجع السابق، ج ٢، ص ٤٩٥.

بشكلٍ بطيء للغاية ، وأنّ الصّراع ظلّ بين أنصار الليبراليّة وأنصار الحماية إلى أنْ ساد أنصارُ الاقتصاد الوطني المحمي.

ويرى أنّ ثورة ١٩٠٨ حالتْ دون تغيّرات اجتماعيّة كانت ستحدث، ومع ذلك استمرّت هذه التغيرات إلى أنْ قضي عليها باندلاع الحرب الكبرى سنة ١٩١٤ وانهيار الدّولة وتدخل الوصاية الغربيّة في البلاد العثمانيّة وتأييدها للدولة الكماليّة في تركيا(١).

ويقسّم شوكت باموك مراحلَ التغلغل الاقتصادي الغربي داخل الدولة العثمانيّة كما يلي:

١) ١٨٢٠ ـ ١٨٥٣ : تمدّد تجاري أجنبي تحت الهيمنة البريطانيّة.

٢) ١٨٥٤ ـ ١٨٧٦ : تزايد الاعتمادات على المال الغربي بالاقتراض الخارجي.

٣) ١٨٨٠ ـ ١٨٩٦ : ركود اقتصادي مصاحب للتحكم المالي الغربي.

٤) نموّ صراع غربي على النفوذ إلى قيام الحرب الكبرى.

ويدْعو إلى عدم المبالغة في أثر التّجارة الخارجيّة على الاقتصاد العثماني كما سيرد تفصيله فيما بعد(٢).

■ **الإنجازاتُ العثمانيّة في مرحلة التّراجع والضّعف:**

هذا ما كان عليه حالُ الاقتصاد العثماني في مرحلة الضّعف التي صاحبت الصعود والتمدّد الغربي، إلّا أنّنا يجب ألّا نذهب بعيدًا في أثر هذا التمدّد، وبخاصّة بعد أنْ عشنا أوضاع الدّول القُطريّة المعاصرة التي أظهرت من ضروب الضعف ما لم يخطرْ على بال مَن عاشوا مراحل الضعف العثماني الأخيرة وظنّوا آنذاك ألّا هوّة أسفل مما هُم فيه. ومن ذلك شكوى الصّحفي والكاتب السياسي المصري إبراهيم المويلحي (١٨٤٤ ـ ١٩٠٦)

(١) إيناجيك، ٢٠٠٧، ج ٢، ص ٤٩٣ ـ ٤٩٦.

(٢) Pamuk، ١٩٨٧، ص ١٠ ـ ١٧.

في كتابه «ما هنالك» المطبوع سنة ١٨٩٦ والمكرّس لنقد أوضاع العثمانيّين، إذ قال فيه: «فإنّ دولتنا في ميزان الدول العظام أخفّهن على الإطلاق كفّة، وأقلهنّ رجحانًا، ولا يناقش في ذلك إلّا مَن هو معزول عن العالم»(١). وإذا كان الكاتب يرى أنّ أسوأ الأحوال أن تكون بلادُه في مؤخّرة الدّول العظمى رغم بقائها من جملة هذه الدول، فماذا كان سيقول لو رأى حالًا أصبحت لنا فيه دول كثيرة على مساحة هذه الدولة العظمى وقد تفرّقت تلك الدول أيدي سبأ، وصارت في ميزان الدّول الصغرى أخفّهن على الإطلاق وأقلهنّ رجحانًا؟

لقد أبدتِ الدّولة العثمانيّة ضروبًا من المقاومة ضدّ عوامل الانحلال والموت ما يجعلنا نتحسّر على ما كان يوصف بحالة الضّعف عند مقارنتها بحالة الوفاة التي أدْخلتنا فيها دولة الاستقلال والتّجزئة التي قامت عشرات منها على أنقاض الخلافة العثمانيّة، واستسلمت معظمُها استسلامًا مطلقًا أمام جبروت التدخّل الغربي ومنحته بمذلة مواردَها وأراضيها وزمامَ قراراتها وكرامة مواطنيها، وكلّ ممتلكاتها؛ مقابلَ الحفاظ على عروش ملوك الطوائف الجدد الذين أصبح ملكُهم مرتبطًا بقرارات العواصم الخارجيّة، كما قدّمت الدولة العثمانيّة في سنواتها الأخيرة صنوفًا مختلفة من مقاومة الظّروف الدوليّة المعاكسة، وتمكّنت لزمن طويل من مصارعة أعدائها لأنها وفقًا لما قاله المؤرّخ هوبزباوم في كتابه «عصر الثّورة»: «لم تكن بأيّ حال من الأحوال كيانًا عاجزًا لا حول له ولا طول، من النّاحية العسكريّة على الأقلّ»(٢).

وقد أكّد قصبة على أهميّة استقلال الدّولة العثمانيّة أثناء فترة الإلحاق بالاقتصاد الغربي، في الحفاظ على المؤسّسات والممارسات العثمانيّة(٣). وقال في ردّه على النظريّة القديمة في التّعامل مع تاريخ القرن التاسع عشر في الدّولة العثمانيّة أنّ دراساتٍ حديثة أظهرت أنّ الاقتصاد العثماني كان بعيدًا عن كوْنه مدمَّرًا، وأظهر علامات مثيرة على

---

(١) المويلحي، ٢٠٠٧، ص ٢٩.

(٢) هوبزباوم، ٢٠٠٧، ص ٢١٢.

(٣) Kasaba، ١٩٨٨، ص ١١٩.

الحيويّة في ذلك القرن[1]، وفي عمليّة تقويم مجملٍ لعصر السّلطان عبد الحميد الثاني أشار إلى أن تقدّم البحث أظهرَ جوانب إيجابيّة نقّحت الصّورة القديمة لذلك العهد بشكل جذري، فقد زادت العوائدُ الماليّة الحكوميّة بشكل كبير، وساهم في هذه الزّيادة المركزيّة الإداريّة التي طبقها السّلطان، والتي أنهت الاضطرابَ في السياسات الحكوميّة وقوّت مركز الدّولة في مواجهة القوى الداخليّة والخارجيّة، وتطوّر الاقتصاد وبخاصة القطاع الزراعي بخطوات مثيرة نتيجة زيادة قوّة الدولة والسياسات التقشفيّة التي اتبعتها، كما تمكنت الدولة من دفع مبالغ كبيرة من ديونها السابقة، وهو ما يمكن اتّخاذه دليلًا إضافيًّا على نجاح السياسات الاقتصاديّة للدولة[2].

وسنرى بعضَ صور المقاومة أثناءَ استعراض عناصر الاقتصاد العثماني على التّوالي في الأبواب القادمة.

(١) نفس المرجع السابق، ص ١.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ١٠٩.

البابُ الأوّل

التّجـارة

إذا كان أثرُ الثّورة الصناعيّة الغربيّة على بقيّة العالم هو زيادةَ التّجارة مع أوروبا وتحولًا في مضمونها [(١)]، لتصبح تصدير المواد الأوليّة واستيراد البضائع المصنعة؛ فإنّنا نجد بعد نصف قرنٍ من اكتمال هذه الثورة التي غزت العالم، وبالرّغم من معاهدات التّجارة الحرّة التي وقّعتها الدولة العثمانيّة، أنّ التصدير أو الاستيراد الخارجي لا يزيد عن ٦-٨٪ من مُجمل الإنتاج العثماني و ١٢-١٥٪ من مُجمل الإنتاج الزراعي[(٢)]، ووصلت هذه النسب إلى ١٤٪ من مُجمل الإنتاج و ٢٠٪ من الإنتاج الزّراعي للصادرات قبل الحرب الكبرى الأولى (١٩١٤م) عندما كانت الدّولة قد اقتربت من نهايتها، وظلّت نسبة التجارة الخارجيّة إلى الإنتاج الكلي ضئيلة [(٣)].

ويقول كواترت إنّه في سنة ١٩١٤م كانت نسبة الصادرات العثمانيّة إلى مجمَل الناتج القومي ١٤٪ ونسبة الواردات ١٨٪، ويعلّق على هذا بالقول إنّ «هذه الأرقام كاشفة، إذ أنّها توضّح أنّه على الرغم من الزّيادات الكبيرة نسبيًّا في القرن التاسع عشر؛ بقيت التّجارة الخارجيّة عاملًا قليلَ الأهميّة في الحياة الاقتصاديّة العثمانيّة»[(٤)]، وكان هذا الانكماشُ الخارجي في صالح التّجارة الداخليّة بين أجزاء الدّولة كما سيأتي تفصيله.

---

(١) Pamuk، ١٩٨٧م، ص ٣.

(٢) نفس المرجع السابع، ص ١٢.

(٣) نفس المرجع السابع، ص ٣٩ و ٤٠.

(٤) إيناجيك، ٢٠٠٧م، ج ٢، ص ٥٨٦.

إنّ عدم تضخّم قطاع التجارة الخارجيّة بالنسبة إلى الناتج المحلّي الإجمالي من صفات استقلاليّة الدولة[١]، وقد سمّاه الدّكتور العيسوي درجة الانكشاف الاقتصادي[٢]، وإذا لم تكنْ هذه الدّرجة مرتفعة فإنّ الدولة لا تكون معتمدة على الخارج لتأمين احتياجاتها.

ورغم أنّ عيساوي يرى أنّ الاستيراد والتصدير في الدولة العثمانيّة مرتفعَا الأرقام عند بداية الحرب الكبرى الأولى، إذْ كان التصدير كما مرّ ١٤٪ والاستيراد ١٩٪ من الناتج الإجمالي، فإنّه بمقارنتها بأرقام مصر التي قادها «استقلالها» إلى الاحتلال البريطاني نرى الفرقَ الكبير، إذ كان التصدير ٣٢٪ والاستيراد ٢٨٪، مما يكشف درجةَ انكشاف اقتصاديّ أعلى[٣]، وبالمقارنة- أيضًا- مع دول الاستقلال والتّجزئة سنخرج بنفس النّتيجة المضخّمة أيضًا، وقد وضع الدّكتور العيسوي مؤشّر الاستقلال عند أقلّ من ١٠٪ لكلّ من الواردات والصّادرات[٤]، مع أنّ هذا الرقم ليس بالضرورة جامدًا، ويمكن أن يتداخل فيه عدّة عوامل، فقد توفر للدولة العثمانيّة من الإمكانات وقدرات المقاومة ضدّ التمدّد الاقتصادي الغربي، رغم كونها في تلك الفترة تعاني من الضّعف والتراجع وعدم الاستقلال اللّائق بدولة عظمى، ما جعلها تصمد مدّة طويلة على العكس من الدولة المجزأة التي نشأت على أنقاضها، وولدت ضعيفة منذ البداية، ولم تفارقها حالةُ الضّعف رغم الموارد المستحدثة التي اكتشفتْ في أراضي بعضها، وكان من الممكن أن تؤهّل أصحابها لدورٍ قياديّ على الساحة العالميّة، ومن قياس التّجارة الخارجيّة لبعض الدول العربيّة المعاصرة لم يجد الدكتور العيسوي الاستقلال عند الجزائر أو مصر أو السعوديّة[٥] رغْم كونها دولًا كبرى بمقاييس التّجزئة العربيّة التي فرضها الغرب على عالم العرب والإسلام.

---

(١) العيسوي، ١٩٨٩م، ص ٤٣ و ٤٤.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ١٧٦.

(٣) Issawi، ٢٠١٠م، ص ٢٤١.

(٤) العيسوي، ١٩٨٩م، ص ١٣٤ و ١٥٣.

(٥) نفس المرجع السابق، ص ١٣٥ و ١٥٤.

وقد توصّلت دراسة الدكتور إلياس توما عن التّطورات الاقتصاديّة والسياسيّة في الوطن العربي منذ سنة ١٩٥٠م إلى الثمانينيّات أنّ «جهود التنمية لم تؤدّ إلى تغيير الهيكل الاقتصادي للوطن العربي، إذ استمرّ اعتماده على الخارج دونما استفادة من الإمكانات والموارد المتوافرة في فتح روافد التكامل الاقتصادي العربي بالدرجة التي تدعم وتوسّع الاعتماد العربي الجماعي على الذات»(١).

ويلاحظ باموك أنّ الاستيراد العثماني في العقد الثاني من القرن العشرين كان يشبه استيراد «دولة صغيرة»(٢)، وهو ما لا ينطبقُ على الصادرات التي امتازت مع ذلك بميزة إيجابيّة هي عدم اعتمادها على منتج واحد، وتكوّنها من منتجات عديدة لم تزدْ نسبة نوع واحد عن ١٥٪ من مجمل الصادرات، وقليلًا ما زادت السّلع الثماني الكبرى عن نسبةً ٦٠٪ (٣)، وكان معدّل هذه السلع قبل الحرب ٤٤٪ (٤)، و»إنّ تنويع هيكل الصّادرات الوطنيّة للحدّ من الاعتماد على منتوج تصديري واحد» هو من شروط الاستقلال كما يقول العيسوي(٥)، وذلك نقلًا عن دراسات ندوة التنمية المستقلّة في الوطن العربي التي عقدها مركز دراسات الوحدة العربيّة في بيروت سنة ١٩٨٧م.

في المقابل نجدُ دول الاستقلال والتّجزئة التي قامت على أنقاض الدّولة العثمانيّة تعتمد على سلعة واحدة هي النّفط الذي ألف ٩٠٪ من الصّادرات العربيّة في سنة ١٩٧٩م، وإذا أضيف إليه الخامات المعدنيّة الأخرى كالفوسفات مثلًا وصلت النّسبة إلى ٩٥٪ (٦)، كما ألفت التجارة الخارجيّة في سنة ١٩٧٠م ٦٠٪ من الناتج المحلّي الإجمالي عربيًّا، وارتفعت إلى ٩٢٪ سنة ١٩٧٩م، وقد قام الدّكتور صايغ بحساب

(١) توما، ١٩٨٧م، ص ٥.

(٢) Pamuk، ١٩٨٧م، ص ٥٢.

(٣) نفس المرجع السابق، ص ٥٢ و ٨٥. وأيضًا: إينالجيك، ٢٠٠٧م، ج٢، ص ٥٩٠.

(٤) Pamuk، ١٩٨٧م، ص ٣٩.

(٥) العيسوي، ١٩٨٩م، ٢٢.

(٦) صايغ، ١٩٨٣م، ص ١١٦.

نسبة التجارة الخارجيّة إلى الناتج المحلّي الإجمالي إذا استثنيت الصّادرات النفطيّة فوجد أنها تفوق هذا الناتج كثيرًا (١٧٩٪) أي أنه لا يغطي التّجارة مع الخارج، وهو ما يظهر الاعتماد الشديد على المنتج النفطي بصفته مصدرًا وحيدًا للدخل وإهمال قطاعات الإنتاج الأخرى.

كما وردَ في جدول الدكتور نادر فرجاني أنّ التجارة الخارجيّة كانت تؤلف في سنة ١٩٧٥م ٧٣٪ من النّاتج المحلي الإجمالي للبلاد العربيّة، ووصلت نسبتُها عند الدول النفطيّة في نفس العام المذكور إلى ٨٧٪ [١]، وبالقفز الزمني سنجد أنّ الحال لم يتغير كثيرًا، ففي نهاية سنة ٢٠٠٩م وجدنا أن النفط يؤلف ٧٥٪ من الصّادرات العربيّة و ٨٠٪ من الإيرادات الحكوميّة، ويسهم بأكثر من ٦٠٪ من الناتج المحلي الإجمالي العربي [٢]، كما ألفت التجارة الخارجيّة في الفترة الواقعة بين سنتي ١٩٩٣م ـ ١٩٩٦م ٦١٪ من الناتج المحلي الإجمالي، ووصلت في سنة ١٩٩٦م إلى ٦٥٪ كما جاء في دراسة على موقع منتديات الجغرافيين العرب [٣].

فلوْ علمنا أنّ أموال النفط هذه التي تؤلّف المصدر شبه الوحيد للدخل العربي تصرف على الحياة الاستهلاكيّة وليس على تكوين قاعدة إنتاجيّة لهذه البلاد المصدّرة[٤]، وأنّها تسرب هذا المال المتأتي من بيع النفط في الاستيراد المنفلت الذي لا يعرف الحدود بدلًا من بناء القاعدة الإنتاجيّة التي تغني أصحابها عن الحاجة إلى بضائع الآخرين[٥]، كما تدعم بأموالها اقتصادياتِ الدّول الأجنبيّة[٦]، التي ربما تكون معادية لقضايا العرب، وتتحمل مخاطر وخسائر كبيرة في سبيل ربط عملاتها

(١) فرجاني، ١٩٨٠م، ص ٨٢.

(٢) عبد السميع، ٢٠١١م.

(٣) إدارة موقع الجغرافيين العرب، ٢٠٠٨م.

(٤) صايغ، ١٩٨٣م، ص ٢٠٠.

(٥) نفس المرجع السابق، ص ١٢٠ و ١٢١.

(٦) نفس المرجع السابق، ص ٢٠١.

واقتصادياتها واحتياجاتها بالاقتصاد الغربي[1]، لو علمنا كلّ ذلك لترحّمنا على زمن كانت فيه تجارتنا الخارجيّة تؤلّف ثلث الإنتاج الإجمالي، وبذلك ظلّت الدولة العثمانيّة محتفظة بشيء من الاستقلال التجاري، وبمنأى عن الوقوع في أسْر التبعيّة لدولة كبرى على غرار المستعمرات وأشباهها، وصارت مسرحًا تتنافس فيه الدّول الكبرى فتحقّق الدولة فيه ذلك ما تمكنت من مصالحها بواسطة هذا الاختلاف والتّنافس الاستعماري محتفظة في ذلك بقدر كبير من الاستقلاليّة في قرارها التجاري، يدلّ على ذلك تغير خياراتها التّجاريّة بما يلائم مصالحها في زمن احتكرت فيه الدولُ الاستعماريّة تجارةَ العالم بين مستعمرات تسيطر عليها دولة مستعمرة، وأشباه مستعمرات تتبع سياستها دولة استعماريّة أيضًا، وقد وضع العيسوي تنويع أطراف التعامل الخارجي للدّولة من شروط الانتقال من التبعيّة إلى الاستقلال[2].

ففي الوقت الذي كانت فيه بريطانيا تسلك سياسةَ الودّ والحفاظ على أراضي الدولة العثمانيّة احتلت المرتبة الأولى في تجارة العثمانيّين الخارجيّة[3]، وعندما غيّرت سياستها وبرزت عداوتها باحتلال قبرص ومصر بعد مؤتمر برلين (١٨٧٨م) حوّلت الدولة وجهتها صوبَ ألمانيا واحتدم التنافس الألماني البريطاني وتدهورت مكانة بريطانيا التجاريّة والاستثماريّة أيضًا[4]، ودخل كلّ من الهند وإيطاليا على خطّ منافسة الإنجليز في مجال سيطرتهم على تجارة الأنسجة القطنيّة في بداية القرن العشرين[5].

وقد لاحظ هرشلاغ تفوّق نفوذ روسيا حتى حرب القرم، ثمّ تفوّق نفوذ بريطانيا وفرنسا حتى أوائل ثمانينيّات القرن التّاسع عشر، ثمّ تفوّق ألمانيا حتّى الحرب الكبرى

(١) نفس المرجع السابق، ص ٢٠١. وأيضًا: عبد الفضيل، ١٩٧٩م، ص ١٩٦.

(٢) العيسوي، ١٩٨٩م، ص ٢١.

(٣) Pamuk، ١٩٨٧م، ص ٣٠.

(٤) نفس المرجع السابق، ص ٧٣ و ٧٦ و ٧٩ و ٢٣٦.

(٥) نفس المرجع السابق، ص ٣٦.

الأولى[١]، ويحدّد عيساوي بعض الأرقام لرسم صورة هذا النّفوذ فيقول: «إنّه حتّى اندلاع الحرب الكبرى الأولى كانت بريطانيا هي المصدر الأكبر للدولة العثمانيّة، ولكن حصّتها انخفضت من ٤٦٪ إلى ١٩٪ سنة ١٩١٣م- ١٩١٤م، وشهدت الأرقام النمساويّة والفرنسيّة تراجعًا مماثلًا في الوقت الذي صعدتْ فيه المساهمة الألمانيّة والإيطاليّة بسرعة، وفي مجال التصدير العثماني صورة مشابهة[٢]، ويورد كواترت أرقامًا مشابهة، ولكنّه يضع الحصّة البريطانيّة عشيّة الحرب الكبرى عند ٢٤٪، ومع ذلك يؤكّد أنّ هذه الحصّة في التجارة العثمانيّة متراجعة «بحـدّة»، وهذا ما حدث لفرنسا أيضًا[٣]، وذلك بعد ثمانينيّات القرن التاسع عشر.

وقد كان لعدم التقدّم الصناعي في الدولة العثمانيّة أثرُه في التجارة، فقد ازدهرت نتيجة اعتماد العثمانيين على البضائع الأوروبيّة في نفس الوقت الذي تحتاج فيه أوروبا إلى مواردهم الخام، وقد اضطلع بمسئوليّة تشجيع وتنشيط التجارة الغرف التجاريّة التي نشأت في ستينيّات القرن التاسع عشر وانتشرت في المراكز الإقليميّة في الدولة، وعملت على تشجيع وتنشيط المواصلات وتسهيل النظام الضريبي وإلغاء الضرائب الداخليّة، مما هو في مصلحة التجارة الداخليّة، كما عملت الغرف التجاريّة في عواصم أوروبا على تسهيل بيع المنتجات العثمانيّة[٤]، وكان هناك موانئ عديدة في الدّولة منها بغداد وبيروت[٥].

ويعرض المؤرّخان شـــو جداول الميزان التجاري العثماني المبنيّة على الإحصاءات الرسميّة آنذاك، ولكن باموك يستدرك على هذه الأرقام بالقول إنّها كانت تقلّل قيمة

---

(١) هرشلاغ، ١٩٧٣م، ص ٧١.

(٢) Issawi، ٢٠١٠م، ص ٣٨.

(٣) إيناجيك، ٢٠٠٧م، ج٢، ص ٥٩٠ و ٥٩١.

(٤) Shaw، ٢٠٠٢م، ج٢، ص ٢٣١.

(٥) نفس المرجع السابق، ج٢، ص ٢٣٨.

الصادرات وتضخّم قيمة الواردات، ويعرض أرقامًا أقربَ إلى ما يراه الواقع[١]، ويشارك روجر أوين بالتّشكيك في صلاحية الأرقام الرسميّة، ويقول: «إن الميزان التّجاري السلبي للغاية فيما يبدو لا بُدَّ وأنّه كان أقلّ بكثير مما توضّحه الأرقام الرسميّة»[٢]، ويعزو هذه الفكرة إلى الدّراسات الحديثة مشيرًا إلى أنّ الأرقام الرسميّة تقلّل بالتأكيد من قيمة الصّادرات العثمانيّة، ويؤيّد في هذا فكرة باموك.

ومِن هذه الأرقام نلاحظ أنّه رغم تدهور الحال في الدّولة والضّعف الشديد الذي انتابها فإن الميزان التّجاري ظلّ متوازنًا بعض الشيء، ويعزو باموك قدرةَ هذا الاقتصاد على الصمود إلى اعتماده الذهب والفضة وهو ما يجعل الاقتصاد في رأيه أقدرَ على البقاء أثناءَ العجز في الموازنة من اقتصاديات الدولة النامية في القرن العشرين[٣]، ويؤكّد في مكان آخر حدوث تراكم ماليّ في الدولة العثمانيّة رغم العجز التجاري[٤]، ويشير إلى دور رأس المال اليهودي الذي جاء مع المهاجرين إلى فلسطين في تعديل كفّة الموازنة، وبخاصّة بعد سنة ١٨٩٠م[٥]، وقد أشار إلى ذلك عيساوي أيضًا[٦]، ومع ذلك نلاحظ أنّ الدولة لم ترحب آنذاك بهذه الهجرة واتّخذت إجراءات تصاعديّة ضدّها، وظلّ السّلطان عبد الحميد يعارضها رغم كلّ الإغراءات التي عُرِضت ويرفض فتحَ الأبواب لها رغم أنّ ذلك كلّفه عرشه في النهاية.

ونلاحظ من الميزان التّجاري العثماني أنّ الدولة كانت تنتج طعامها وتصدّر كميات إلى الخارج، وفي الوقت الذي نعيشه تدفع دول الاستقلال والتّجزئة المعاصرة مبالغ طائلة لاستيراد طعامها، وحتّى الدول الزراعيّة التّقليديّة منها، وتأخذُه أحيانًا ضمنَ

(١) Pamuk، ١٩٨٧م، ص ١٥٣ وما بعدها.

(٢) أوين، ١٩٩٠م، ص ٢٧٠.

(٣) Pamuk، ١٩٨٧م، ص ٢٥٨.

(٤) نفس المرجع السابق، ص ٢١٠ و ٢١١.

(٥) نفس المرجع السابق، ص ٢١٣.

(٦) عيساوي، ١٩٩٠م، ص ٤٧.

المساعدات الخارجيّة التي تكبّل قراراتها وتوجّه سياساتها، وذلك لأنّها محتاجة حاجة ماسّة إلى الغذاء، وقد أفاد تقرير أصدره مجلس الوحدة الاقتصاديّة والاجتماعيّة العربيّة أن البلاد العربيّة «تستورد ٥٠٪ من الحبوب، وثلثي الاحتياجات من الزيوت والعدس والفول وغيرها، الأمر الذي يشير إلى حجم الفجوة الغذائيّة الموجودة في العالم العربي تقدّر بنحو ١٥ مليار دولار، وهي محصلة الفارق بين حجم الواردات والصّادرات العربيّة»، كما جاء في موقع صحيفة ٢٦ سبتمبر يوم السبت ٢٤/ ٠٢/ ٢٠٠٧م، مما يعني أن الفجوة قد تضاعفت منذ سنة ١٩٧٨م وفقًا للرقم الذي أورده صايغ[1]، وسترد أرقام أكثر هولًا في باب الزراعة فيما يلي.

وممّا له دلالة أنّ الوضع أكثر تفاقمًا على مستوى الأقطار أحيانًا، فدولة غنيّة مثل المملكة العربيّة السّعوديّة، وبعد أحاديث مطوّلة عن القصة الملحميّة لزراعة ٢ مليون طنّ من القمح في سبيل توفير الأمن الغذائي للبلاد، وعدم استيراده من الخارج والجهود الكبرى التي بذلتها الدّولة والتسهيلات الضخمة التي قدمتها حتى وصل الأمر إلى حدّ الاكتفاء الذاتي وتصدير الفائض؛ بل وتقديم الهدايا للأصدقاء والإغاثة إلى اللاجئين والمتضرّرين[2]، ألغت كلّ ما سبق، وتحوّلت إلى استيراد القمح منذ سنة ٢٠٠٩م «واعتزمت الاعتماد على واردات القمح لتوفير كلّ احتياجاتها بحلول عام ٢٠١٦م؛ لأنّها تريد الحفاظَ على مواردها الغالية من المياه»، كما جاء في أخبار الاقتصاد على موقع التّجديد العربي يوم الخميس الموافق ١٦/ ٠٦/ ٢٠١١م، ويضيف الخبر أن السعوديّة تستثمر في أراض زراعيّة «في الخارج» لتوفّر غذاءها، وتتطلّع إلى كازاخستان وروسيا وأوكرانيا «كأهدافٍ محتملة للنمو»، ثمّ يعمّم الخبر قوله إنّ دول الخليج عانت حين قفزت أسعارُ الغذاء العالميّة بشكل قياسي سنة ٢٠٠٨م، «وهو ما رفع

(١) صايغ، ١٩٨٣م، ص ٤٧.

(٢) قصة زراعة ٢ مليون طن من القمح في المملكة العربيّة السعوديّة، وزارة الإعلام- الشئون الإعلاميّة، المملكة العربيّة السعوديّة.

فواتير وارداتها»، المهمّ أنّه بعد سنوات قليلة من نفاذ القرار بشأن الاعتماد على الخارج في التزود بالقمح، اكتشف أنّ هذا القرار كان «خطأ استراتيجيًّا»، وعاد صاحبُ القرار عن رأيه في أواخر سنة ٢٠١٨ ليبدأ العمل من جديد على زراعة القمح في السعوديّة[١]، وإذا كان هذا قرارًا صائبًا فإنه يبيّن عشوائيّة القرارات المصيريّة في دولنا وسرعة تقلّبها بعد اتّخاذها على أسس غير ثابتة.

هذا في الوقت الذي نجدُ فيه الواردات الزراعيّة للدّولة العثمانيّة لا تمسّ صلب الغذاء فيها إلّا فيما لا يمكن إنتاجه في أراضيها، فمن مجموع هذه الواردات التي تقارب ثلثَ الواردات عمومًا، نجد نصف هذا الثلث مكوّنًا من القهوة والسّكر، أمّا النصف الثاني فمفرّق على منتجات ولوازم زراعيّة أخرى لا يخنق انقطاعها المجتمع، ويذكر المؤرّخ باموك أنّ القطاع الزراعي ظلّ بعيدًا عن التأثير الخارجي[٢]، ومن الواضح أن أهميّة القهوة والسكر لا تقارن بالأهميّة الفائقة للقمح والحبوب.

كما نلاحظ في جدول الصّادرات العثمانيّة أسلحةً من إنتاج الدّولة كانت تصدر للخارج حتى في أواخر سنواتها، وقد تجاوز الدكتور جمال زهران، في دراسته عن منهج قياس قوّة الدولة، المؤشرات التقليديّة في إنتاج الأسلحة إلى ما هو أهمّ في تقديره، وهو حجم القدرة التصديريّة للمعدّات العسكريّة، وذلك لأنّ هذا المؤشر يكشف عن وجودٍ حقيقي لصناعات عسكريّة متطوّرة وصل مستواها إلى حدّ ثقة الآخرين فيها والتعاقد على شرائها»[٣]، ورغم عدم ميلي لتضخيم مستوى الصّناعة العثمانيّة أو تضخيم حجم صادراتها، فإنّه ممّا لا شكّ فيه أنّ الهوّة التي فصلت بين مستوى السّلاح العثماني وعصره أصغر كثيرًا من الهوّة التي تفصل بين مستوى السلاح في دول الاستقلال والتجزئة وعصرها، وفي الدراسة التي أعدّها الدكتور يزيد صايغ عن الصناعة العسكريّة العربيّة سنة ١٩٩٢م قال: «إنّه من بين الدّول الثلاث الرئيسة

---

(١) مختصون: السماح بزراعة القمح عودة عن خطأ استراتيجي، ٢٠١٨.

(٢) Pamuk، ١٩٨٧م، ص ١٤٤.

(٣) زهران، ٢٠٠٦م، ص ٧٤.

في صناعة الأسلحة من البلاد العربيّة، وهي مصر والعراق والسعوديّة، فإنّ مصر البلدُ الوحيد المصدّر للسّلاح، وقد ارتبطت فورة التصدير المصري- مع الأسف- بصراع بين بلدين مسلميْن هما: العراق وإيران؛ في حربهما الطّويلة من عام ١٩٨٠م حتى ١٩٨٨م، وقد تراجع التصدير بانتهاء هذه الحرب إلى حوالي ٥٪ من مستواه سنة ١٩٨٢م [١].

كما لاحظنا في الجداول العثمانيّة وجودَ توازن في الميزان التجاري حتّى دون تعديل الأرقام مع دولة كبرى هي فرنسا[٢]، وهو أيضًا ما يندرُ وجوده عند دول سايكس بيكو إلّا لو ارتبط التصدير بمادة لا فضل للعمل فيها كالنفط، إذ يستخرج ويباع دون كدّ ولا جهد في الوقت الذي نرى فيه المجتمع العثماني رغم تدهوره وتراجعه يحقّق موقعه من عمله، وفي هذا الإطار يشير أويــن إلى أنّ الزراعة كانت تعطي ٥٦٪ من الدخل القومي للدولة العثمانيّة سنة ١٩١٤م، والصناعة والتعدين والغاز والمياه والنقل والمواصلات والإنشاءات ١٧٪[٣]. ويشير الدّكتور يوسف صايغ إلى أنّ عوائد النّفط في الدول الحديثة يجب ألّا تعدّ من الناتج المحلي أو الدّخل القومي لأنّها لا تنشأ عن نشاطٍ اقتصادي ينتج دخلًا بشكل مستمرّ، وإنّ على دول النفط أن تحوّل هذا المورد إلى قدرة إنتاجيّة بأكبر قدرٍ من السرعة والحكمة، وهذا ما لم يحدث إلى اليوم[٤]، هذا في وقت أصبح فيه ماً يساهم به القطاع الصناعي من الناتج المحلي الإجمالي العربي لا يتجاوز في نهاية سنة ٢٠٠٩م حوالي ١٥٪ من المجمل، هذا بعد أن دخل العالم الثورة الصناعيّة الثّالثة[٥]، وصار على أبواب الرابعة.

---

(١) صايغ، ١٩٩٢م، ص ٣١٤.

(٢) Shaw، ٢٠٠٢م، ج٢، ص ٢٣٧.

(٣) أويــن، ١٩٩٠م، ص ٢٦٨.

(٤) صايغ، ١٩٨٣م، ص ٧١.

(٥) عبد السميع، ٢٠١١م.

هذا ولا يزال العجزُ التجاري جاثماً على صدور دول التّجزئة والانقسام وبخاصة التي لم تنل نعمة النفط الذي يغطّي اقتصاديات دوله كما رأينا، وقد لاحظ الدكتور رمزي زكي في نهاية ثمانينيّات القرن العشرين أن نسبة هذا العجز مستمرّة في الارتفاع(١)، بل لقد طال العجز دول النفط التي لا تجهد نفسها إلّا ببيع هذه الثروة المنبثقة من باطن الأرض، ولا تبذل جهدًا في العمل الجادّ، سواء كان زراعيًّا أو صناعيًّا لكفاية أنفسها (٢) .

وإذا كان الازدهارُ التجاري قد نتج عن التخلّف الصناعي، فإنّ الاعتماد عل البضائع الغربيّة أثّر بدوره في عمليّة التطوّر الصناعي العثماني بشكل سلبي، فحدّ من إمكانات نشوء صناعة محليّة لأنّه كان من الصعب عليها منافسة صناعات الغرب المتطوّرة بإمكاناتها وقدراتها التقنية المرتفعة، وبخاصّة بعد توقيع معاهدات التجارة الحرة مع الدّول الغربيّة بين سنتي ١٨٣٨م و ١٨٤١م، وهو زمن مرّت فيه الدولة العثمانيّة بأزمات حادّة استغلها الغربيون في نفس الوقت الذي كان العالمُ فيه يتعرّض لهذه الهجمة الاستعماريّة، وكان التّبادل التجاري فيه ليس متكافئًا(٣).

وقد نصّت المعاهدة العثمانيّة البريطانيّة في سنة ١٨٣٨م على إنهاء نظام احتكار الدولة في مجال التجارة الخارجيّة، بالإضافة إلى إلغاء القيود والضّرائب الإضافيّة على الصّادرات، ومُنِحَ التجار البريطانيون حريّة الحركة داخل الدّولة، كما مُنِحوا وضعَ حقوق الرعايا المفضّلين فيما يتعلق بالتجارة الداخليّة (٤)، وقد أدى الشرط الأوّل إلى تدمير الأساس الذي قامت عليه نهضة محمد علي باشا في مصر، كما أدّى الشّرط الثاني إلى حرمان الدّولة العثمانيّة من موارد ماليّة؛ مما قادها- فيما بعد- إلى الوقوع في فخّ الاستدانة الأجنبيّة(٥)، كما أدى البند الثّالث إلى إفشال محاولة العثمانيّين إبقاء التجارة

(١) زكي، ١٩٨٩م، ص ١٠٧.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٢٦٦.

(٣) Pamuk، ١٩٨٧، ص ٢٤.

(٤) Encyclopedia Britannica، ١٩٨٧، ج٢، ص ٨٣٢، مادة : Capitulation.

(٥) Pamuk، ١٩٨٧، ص ٢٠.

الداخليّة بمعزل عن الامتيازات الأجنبيّة[١].

ولكنّ الصّورة لم تكن كلّها قاتمة، فقد أفادت المعاهداتُ التجاريّة المصالح الزراعيّة ودعمت التصدير[٢]، كما زادتِ الضّرائب على الواردات من ٣٪ إلى ٥٪، وزادت الضّرائب على الصادرات من ٣٪ إلى ١٢٪، ولكن التّجار الأجانب أعفوا من ٨٪ كانت تُدفع عندما ينقلون بضاعتهم داخل أراضي الدولة العثمانيّة مما جعل لهم ميزة على التجار المحليّين، مما جعل الدولة تخفض الضرائب لصالح التجارة الداخليّة والصادرات كما سيأتي، ثمّ زادت الضريبة على الواردات مرّة أخرى من ٥٪ إلى ٨٪ في سنة ١٨٦١م «وهي حركة لم تؤدّ فقط إلى زيادة دخل الدولة؛ بل حفّزت الصناعة العثمانيّة «كما يقول كواترت[٣]، ثمّ زادت الضرائب مرة ثالثة في سنة ١٩٠٧م إلى ١١٪، وقد وصف عيساوي هذا الإجراء بأنّه «أوّل انتصار اقتصادي» يحرزه الشرق [٤]، ويرى باموك أنّ هذه الزيادات كانت قاصرةً عن حماية الصناعة المحليّة، وأنّ دافعها كان الحصول على موارد للخزينة المأزومة[٥]، وهي نظرة تخالفُ ما قاله كواترت فيما سبق؛ بل إنّه يرى أنّ «تطوّر سياسات الحماية التجاريّة العثمانيّة التي يرجع تاريخها إلى ستينيّات القرن التاسع عشر أحدُ التّصدعات المبكرة في الهيمنة العالميّة البريطانيّة»[٦]، ولمّا دخلت الدّولة العثمانيّة الحرب الكبرى سنة ١٩١٤م زادت الضّرائب مرّة رابعة على الواردات، ثمّ أعقبتها بقانون مفصّل سنة ١٩١٦م[٧]، ويصنف عيساوي هذه التطوّرات بأنّها كانت لخدمة التّنمية إذ أعفيت الأدوات والآلات والأسمدة من الرّسوم.

---

(١) Encyclopedia Britannica، ١٩٨٧، ج٢، ص ٨٣٢، مادة : Capitulation.

(٢) عيساوي، ١٩٩٠م، ص ٢٠٤.

(٣) إينالجيك، ٢٠٠٧م، ج٢، ص ٥٨٢.

(٤) Issawi، ٢٠١٠م، ص ٣٨.

(٥) Pamuk، ١٩٨٧، ص ٢٠ و ٢١.

(٦) إينالجيك، ٢٠٠٧م، ج٢، ص ٥٨٢.

(٧) عيساوي، ١٩٩٠م، ص ٢٠٤.

وقد فتحت معاهداتُ التجارة الحرّة (١٨٣٨- ١٨٤١) الأسواق العثمانيّة أمام الصناعات الغربيّة المتطوّرة والرخيصة في نفس الوقت، والتي حاربت الصّناعات العثمانيّة في الوقت الذي لم تتمكّن فيه دول أوروبا من منافسة بعضها البعض داخل أراضيها نتيجة السياسات الحمائيّة التي فرضتها كلّ واحدة منها لحماية صناعاتها الخاصّة(١)، هذا في الوقت الذي كانت فيه الصّناعات العثمانيّة تكفي السوق المحلي(٢).

ويجب التأكيدُ هنا على العلاقة الجدليّة بين الضّعف والتبني الطّوعي للخيارات التغريبيّة التي لا تعمل في صالح صاحبها، فمع أنّ خيار التجارة الحرّة دخل الدولة العثمانيّة طوعًا وباختيارها الحرّ على العكس ما وجد في الصّين في نفس الفترة، فإنّ ظروف تبنّيه تمثّلت في الانقسام السياسي الذي حدث في الدولة نتيجة محاولة محمد علي باشا الاستقلاليّة، والخطر الذي واجهته الدّولةُ من روسيا التي دخلت في حرب معها في نهاية عشرينيّات القرن التّاسع عشر، فوسط هذه الظّروف تصوّر رجالُ الدولة العثمانيّة أنّ مصالحهم في الحصول على التأييد البريطاني مترافقة مع التّجارة الحرّة التي وجدوا فيها مصلحةً لخزينة الدولة واقتصادها(٣) مع أنها لم تكن كذلك قط، وما يؤكّد ذلك أنّ هذه المعاهدات سارت على نهج التّنازلات التي حصلت عليها روسيا بعد هزيمة الدولة العثمانيّة في حرب ١٨٢٨- ١٨٢٩م(٤)، ونتيجة هذا التصوّر المغلوط قاموا بالتبني الطوعي لهذه التجارة الحرة (٥) التي ارتبطت في أذهانهم بالحصول على الدّعم السياسي الأوروبي، وكلّ هذه الفوائد الاقتصاديّة والسياسيّة المزعومة سيتبيّن زيفُها بمرور الزمن.

---

(١) إينالجيك، ٢٠٠٧م، ج٢، ص ٥٨٠. وأيضًا: Pamuk، ١٩٨٧، ص ١٩.

(٢) Pamuk، ١٩٨٧، ص ١١٠ و ١١٩ و ١٢٧. وأيضًا : رودنسون، ١٩٨٢، ص ١١٩.

(٣) إينالجيك، ٢٠٠٧م، ج ٢، ص ٥٨٠ ـ ٥٨٢.

(٤) Pamuk، ١٩٨٧، ص ١٩.

(٥) Kasaba، ١٩٨٨، ص ٥٢.

لقد أفقدت معاهداتُ التجارة الحرة الدولةَ العثمانيّة استقلالَ قرارها التجاري[١] بسبب عدم قدرتها بعد توقيعها على فرض الضّرائب عل الواردات الأجنبيّة إلّا بموافقة الدّول الأوروبيّة المعنيّة[٢] سواء كانت هذه الزيادة لحماية الصناعة المحليّة أو بسبب الحاجةِ إلى المال، وفي الحالين كانت الخسارةُ جسيمة، ولكنها على كلّ حال أفضل من خسارة المجتمعات المستعمرة وشبه المستعمرة التي لم تكن بها سلطاتٌ مركزيّة تواجه هذا الزحف الغربي الماحق الذي استهدف فرضَ تقسيم العمل على العالم: مركز صناعي يصنّع، وأطراف متخلفة تزود هذا المركز بالمواد الخام وتستهلك بضائعة المصنعة، وهو تقسيم ادّعت الليبراليّة أنّه لصالح الطرفين ولكنّ الكوارث التي نجمت عن السّياسة الاستعماريّة تكذّب هذه الأحلامَ الزّائفة التي لم تحقّق الفائدة إلّا للطّرف القوي على حساب بقيّة الأطراف التي ظلّت غارقة في التخلّف ولم تصل بها السّياسات الليبراليّة إلى مرحلة التكافؤ مع المركز كما وعدت.

وإضافةً إلى تمكّن الدولة العثمانيّة من رفع قيمة الضّرائب على الواردات مرّات عديدة بعد عقد معاهدات التجارة الحرة، وتمكّنت بذلك من زيادة إيراداتها؛ فقد قامت بإلغاء غالبيّة الرّسوم على التجارة الداخليّة بحلول سنة ١٨٧٤ [٣]، وذلك لصالح المنتجات المحليّة[٤]، كما خفضت في السنة التالية الضرائب على الصادرات وتجاوزت القوانين في ذلك لصالح التجارة المحليّة[٥].

وتفصيلُ ذلك كما يلي:

١) تخفيض الرّسوم على الصادرات بمقدار ١٪ أثناء الأزمة في لبنان ١٨٦٠ ـ ١٨٦١م[٦].

---

(١) Pamuk، ١٩٨٧، ص ٥٤.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٧ و ١٣٠.

(٣) عيساوي، ١٩٩٠م، ص ٢٠٤.

(٤) Quataert، ٢٠٠٢، ص ٤.

(٥) نفس المرجع السابق، ص٤.

(٦) Pamuk، ١٩٨٧، ص ٢٠.

٢) إلغاء معظم الرسوم الداخليّة على التجارة البريّة ١٨٧٤م.

٣) إلغاء معظم الرسوم الداخليّة على التجارة البريّة لمعظم الحبوب المهمة ١٨٩٤م، وهو ما أدى متأخرًا إلى إزالة عائق قوي كان يعيق تجارة الحبوب في داخل الإمبراطوريّة [١].

٤) تخفيض الضرائب على انتقال البضائع الأخرى من ٨٪ إلى ٤٪ سنة ١٨٨٩م ثمّ ٢٪ سنة ١٩٠٠م إلى أن ألغيت كليًّا سنة ١٩٠٩م.

وقد وصف كواترت سياساتِ الجمارك العثمانيّة بأنها لم تكن مجرّد استجابة للضغط الأجنبي، بل كانت أيضًا جهدًا لحفز الاقتصاد بتقوية الصادرات وحماية الصناعيين المحليّين[٢]، وفي هذا ردّ على قول باموك إن الحكومة العثمانيّة المركزيّة كان يشغلها زيادة واردات الخزينة وليس حماية الصناعات المحليّة[٣]، فربما لم يكن الاهتمامُ الاقتصادي كافيًا بسبب التّركيز على سلامة أراضي الدولة[٤]، وهذا من باب محاسبة الدولة العثمانيّة بميزان الدّولة العظمى التي كانت تمثّلها ومتطلباتها بالمنطق الجدير بها، وهذا حقّ، ولكن عند النظر إلى ما صنعته دولُ الاستقلال والتجزئة بعد العصر العثماني نرى البوْنَ شاسعًا بعد الانصياع الكامل الذي مارسته هذه الدول للقوانين والأنظمة الغربيّة التي أصبحت تقرّر سياساتنا الاقتصاديّة بالتحكم عن بعد دون اعتراض أصحاب الشأن.

ويلاحظ باموك ما نتج عن السّياسات العثمانيّة المقاومة أنّ اعتماد الدول العثمانيّة على الواردات القطنيّة من الغرب قد تراجع بعد أنْ كان السّمة الرئيسيّة في الفترة من التغلغل الاقتصادي الغربي التي أرخها بين منتصف الخمسينيّات ومنتصف

(١) إيناجيك، ٢٠٠٧م، ج ٢، ص ٥٨٣.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٥٨٣.

(٣) Pamuk، ١٩٨٧، ص ٢١.

(٤) Kasaba، ١٩٨٨، ص ٥٢.

السبعينيّات من القرن التّاسع عشر، وقد حدث هذا التراجع في الاعتماد على الخارج في الثّمانينيات نتيجة إنشاء بعض المصانع الحديثة لتلبية الاحتياجات الداخليّة، كما يقول إنّ هذه الصناعة كانت فيما سبق فرعًا مهمًّا إنْ لم يكن الأهمّ في صناعة المنسوجات في الإمبراطوريّة العثمانيّة قبل القرن التاسع عشر[١]، بل كانت حقلَ الإنتاج الأهمّ بعد الزراعة[٢]، وكان السّوق الداخلي متمتّعًا بالاكتفاء الذاتي منها [٣]، وقد واكبتِ الصناعة الحديثة التزايدَ في الطلب المحلي الذي كان إصراره عل التمسك بخياراته الاستهلاكيّة من عوامل بقائها[٤]، وإن كان لا بدّ هنا من الإشارة إلى أنّ هذه الخيارات المحليّة لم تكن بصلابة الخيارات الوطنيّة اليابانيّة التي تمنع نفسها من شراء السلع الأجنبيّة ولا تنفع جميع التدابير الأمريكيّة في ثنْيها عن عزمها[٥]، وهو أمر علينا إعادة التفكير فيه إذا أردنا لنهضةٍ قادمة أن تنجح، ويؤكّد تضاعف كميّة النسيج اليدوي بين سنة ١٨٨٠م واندلاع الحرب الكبرى الأولى (١٩١٤م) أنّ تطوّرنا كان سالكًا مجراه، وأنّه لم يستسلم لظروف الضعف التي أحاطتْ به من كلّ جانب، وهذا ما مكّنه من الصمود أمام المنافسة الصناعيّة الغربيّة ما يقارب قرنًا من الزمان.

وإنّ النّقطة الجوهريّة فيما يتعلق بالغربيّين في معادلة التجارة الحرّة أنهم كانوا يعلمون تمامًا ما هو الأثر الضارّ الذي تنتجه سياساتهم على الجانب الآخر، ويقتبس أويـــن بعضَ مقولاتهم منها للقنصل البريطاني العام في بيروت الذي يشير إلى أنّ صناعة النسيج في سوريا قد أبيدت بالكامل تقريبًا وذلك في تقرير سنة ١٨٤٦م[٦] وهو قول تكرّر فيما بعد مرّة تلو الأخرى، وفي تقرير قنصلي بريطاني آخر من ولاية حلب يقول القنصل إنّه إذا طبّقت الرسوم الجمركيّة المقترحة على المنتجات القطنيّة

(١) Pamuk، ١٩٨٧، ص ١٢١.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ١٢٣.

(٣) نفس المرجع السابق، ص ١١٠ و ١٢٩.

(٤) نفس المرجع السابق، ص ١٢٤.

(٥) ظاهر، ٢٠٠٢، ص ٢٠١ و ٢٠٥.

(٦) أويـــن، ١٩٩٠م، ص ١٣٤ و ١٣٥.

والحريريّة الأجنبيّة؛ فلا ريب أنّها ستؤدي إلى ازدهار صناعة المنسوجات وزيادة استهلاك المنتجات المحليّة منها [١].

ورغم كلّ هذا فقد ظلّ الغرب يعارض أيّة زيادة على الرّسوم الجمركيّة حتى تمكنت الدولة العثمانيّة من الاتّفاق مع الدول الغربيّة على زيادتها في بعض المراحل كما سبق ذكره[٢].

وقد رأينا أنّ الدول الغربيّة لم تكن تتبع هذه السياسة التجاريّة الحرة داخل أوطانها عندما كانت صناعتها وليدة، وبحاجة إلى الدعم، وأنها عندما سلكت سبيل التجارة الحرّة؛ كان ذلك بسبب وصول الصناعات البريطانيّة أوّلًا إلى مستويات استغنتْ عن الحماية، ولم تعدْ بعد سنة ١٨٤٦م بحاجة إلى هذا الإجراء لفرض صناعاتها المتقدمة على العالم؛ بل أصبحت التجارة الحرّةُ هي السبيل الأسهل لهذا الهدف، وأنّ بقيّة الدول الغربيّة، بعدما طبقت الحماية دهرًا من الزّمن تبعت بريطانيا في سياسة الحريّة التجاريّة لأنّها استهدفت تحقيق الرّبح بواسطتها، وقد تحقّق ذلك وإنْ كانت بريطانيا هي الفائزَ الأوّل كما يقول هوبزباوم في كتابه «عصر رأس المال» [٣].

ويذكر المؤلّف نفسه في كتاب «عصر الإمبراطوريّة» الظّرف البريطاني الذي جعل من التجارة الحرة مصلحةً لبريطانيا، فقال إنّها وحدها من بين البلدان الصناعيّة تمسّكت بهذه التجارة لأنّها كانت أعظم مصدر للمُنتجات الصناعيّة في نفس الوقت الذي لا توجد فيها الفئةُ العريضة التي تعدّ الحماية من مصلحتها، وهي الطبقة الزراعيّة، هذا بالإضافة إلى نزوعها إلى استيراد المواد الغذائيّة الذي بلغ مستويات غير مسبوقة مما جعل التجارة الحرّة أمرًا يمكن الاستغناء عنه لأنّها تسمح للمنتجين فيها وراء البحار والمصنّعين البريطانيين تبادل المنتجات، مما يعزّز التعايش التكافلي

(١) عيساوي، ١٩٩٠م، ص ١٣٤.

(٢) عن أثر التجارة مع أوروبا في الحرف : عيساوي، ١٩٩٠م، ص ٢٣٧، ٢٦٥.

(٣) هوبزباوم، ٢٠٠٨م، ص ٨٠ و ٨٤.

بين المملكة المتحدة والعالم ناقص النمو، وهي أساسًا القاعدة التي ترتكز إليها قوة بريطانيا الاقتصاديّة [(١)]، ثمّ عادت الدول الصناعيّة الأخرى بين ١٨٧٥م و ١٨٩٥م إلى السياسات الحمائيّة التي تحدث كواترت فيما سبق عن سبق العثمانيين إليها في شرخ الهيمنة البريطانيّة، وكانت هذه المرّة كلّ من ألمانيا وفرنسا والولايات المتحدة من العائدين لممارسة الحماية[(٢)]، ومن مظاهر النّفاق النّفعي الغربي أن ترفع الولايات المتحدة اليوم شعارَ التّجارة الحرة، ولكنّها تلجأ للحماية من منتجات البلدان النامية المصنّعة، وفي حين يدعو كلّ من صندوق النّقد الدولي والبنك الدولي البلدان النامية لتحرير تجارتها في سبيل النّمو والإصلاح، اتخذت الدول المتقدّمة مجموعة من السياسات الحمائيّة تجاه الصّادرات المصنعة من البلدان النامية وهو ما أعاق عمليّة التحرير بشكل لا يخدم الإصلاحات المزعومة [(٣)].

لم يلتفتِ الغرب إلى مصالح بقيّة الأمم واحتياجاتها وفقَ درجة نموّها رغم العلم بآثار التجارة الحرة الضارّة[(٤)]، ولهذا كان الغربيّون- وبخاصّة الإنجليز- ينتهزون الفرص التي تأتيهم بها ظروف الضعف والانكسار التي تحيط بضحاياهم وتمكّنهم من فرض شروطهم الجائرة، سواء بنعومة كما حدث في معاهدة بلطة ليمان مع الدولة العثمانيّة سنة ١٨٣٨م بعد تمرّد والي مصر والحرب مع روسيا؛ أم بقوّة المدافع كما حدث في حربي الأفيون مع الصين.

لكنّ بريطانيا التي حصلت على التّنازلات العثمانيّة مقابل دعمها للدولة العثمانيّة لم تحافظ على سياسة الدّعم هذه حتى قبل الهزيمة العثمانيّة في الحرب مع روسيا (١٨٧٧- ١٨٧٨) ومؤتمر برلين (١٨٧٨) عندما اتخذت سياسة علنيّة ضد الدولة باحتلال قبرص (١٨٧٨) ومصر (١٨٨٢) ثمّ عندما أيدت حكومة المحافظين اقتراح

(١) هوبزباوم، ٢٠١١م، ص ٩٢.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٨٦.

(٣) فتح الله، ١٩٩٩م، ص ٣٦.

(٤) Pamuk، ١٩٨٧، ص ١٩.

القيصر الروسي بتقسيم أملاك العثمانيين (١٨٨٥)، ويلاحظ قصبة أنّه قبل كلّ هذا كانت سياسة بريطانيا تجاه الدولة العثمانيّة في القرن التّاسع عشر تحتوي على هدفين متعارضين هما التجارة الحرّة والمحافظة على سلامة الدّولة العثمانيّة بصفتها واقعة على طريق الهند وهي في نفس الوقت حاجز أمام المطامع الروسيّة [١]، ولكن بريطانيا رجّحت هدف التجارة الحرّة على الهدف الثاني[٢]، وهو أمر طبيعي لأمة غربيّة ترى مصالحها هي أساس سياستها، إذ أنّ المحافظة على الدولة العثمانيّة كانت هدفًا مطلوبًا لما تحقّقه من مصالح بريطانيّة في الهند ولمواجهة روسيا وليس لأجل العثمانيّين، ولهذا لما وجدت بريطانيا تعارضًا بين أهدافها وإمكان الحصول على ما رجته من المحافظة على الدولة بطرق أخرى كمهاجمتها والاستيلاء على أراضيها واحتلالها لحراسة طريق الهند؛ قامت باتباع هذه السّبل رغم تناقضها مع السّياسة القديمة، أمّا روسيا فقد تمكّنت بريطانيا من جمع الدول الأوروبيّة ضدها في مؤتمر برلين (١٨٧٨م) حين بدأ الإنجليز بمدّ أبصارهم تجاه قبرص لاحتلالها وتراجعوا عن سياسة تأييد العثمانيين مع إبقائهم على معاداة الرّوس، فكان من الطبيعي أن تتغلّب المصالح التجاريّة فيما سبق على الاهتمام بدول أخرى ليس لها أهميّة في الجدول البريطاني إلّا بما تحقّقه من مصالح ما لبثت أن وُجدت لها وسائل أخرى لتحقيقها.

بقي علينا ونحن نتحدّث عن التجارة في أواخر العهد العثماني أن نتساءل عن مصير المجال التجاري الموحد الذي أوجدته الدّولة في بداية أمرها وعصور قوتها، والإجابة عن ذلك تشير إلى أنّ هذا المجال ظلّ يعمل بين ما تبقّى من أجزاء الدولة إلى نهاية عمرها، فأجزاؤها الباقية ظلّت تؤلف وحدة تجاريّة واحدة، لا تؤثر فيها الحدود أو الحواجز الجمركيّة والقيود التي ستقوم بينها بعد تحطيم الإمبراطوريّة في الحرب، وكان هذا التّدفق الداخلي الحر للسّلع ذا أهميّة كبيرة لتركيا وللأقاليم

(١) Kasaba، ١٩٨٨، ص ٥٤.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٤٩.

التّابعة لها على السواء (١)، كما يقول كواترات في نفس الموضوع: «وفي سنة ١٩١٤ كان تدفّق البضائع داخل أقاليم الإمبراطوريّة وفيما بينها يمثّل الكتلة الكبرى لكل البضائع التي تمّ تبادلها»(٢)، ويؤكّد أنّ «كميّة التجارة المحليّة تجاوزت كميّة وقيمة التجارة العثمانيّة العالميّة طوال الفترة من ١٨٠٠م إلى ١٩١٤م» (٣)، ويقول أيضًا: «وفي بعض الحالات، تجاوزت قيمة التجارة الداخليّة في البضائع ذات المنشأ العثماني قيمة صادراتها إلى البلاد الأجنبيّة بفارق شاسع»(٤)، ويؤكّد ذلك بالقول: «ربما كان أهمّ حقيقة مفردة عن التجارة العثمانيّة مع العالم في هذا القرن (التاسع عشر) هي أنها لا تزال ضئيلةً بسبب التجارة داخل الإمبراطوريّة» (٥).

وهناك أمثلةٌ لهذا التّكامل في تفاصيل الحياة اليوميّة والتجارة البينيّة بين أجزاء الدولة في كتاب «تاريخ الهلال الخصيب الاقتصادي» مثلًا الذي ينقل عن تقرير بريطاني عام ١٨٧٩م من دمشق: «وتحتفظ دمشق لنفسها بـ ٣٥ ألف كيلو غرام من الإنتاج المحلي للفوة لأغراض الصباغة، وترسل الباقي إلى حلب وأزمير وقبرص وغيرها من المدن التركيّة... ».

- القمح: ويستهلك نحو ٣٥ ألف جفت من القمح في دمشق.. أمّا الباقي فيباع في بيروت وجبل لبنان...

- وهذه المنسوجات ترسل إلى استانبول ومصر وآسيا الصغرى والعراق (٦).

وفي تقرير بريطاني أيضًا عن لبنان جاء ما يلي:

---

(١) هرشلاغ، ١٩٧٣م، ص ١٠٤.

(٢) إيناجيك، ٢٠٠٧م، ج ٢، ص ٥٨٤.

(٣) نفس المرجع السابق، ص ٥٩٢.

(٤) نفس المرجع السابق، ص ٥٩٦.

(٥) نفس المرجع السابق، ص ٤٤٧.

(٦) عيساوي، ١٩٩٠م، ص ١٣٧ و ١٣٨.

- وهي تنتج زيتًا جيدًا يستخدم إمّا للاستهلاك المحلي أو لصناعة الصابون، ويصدّر إلى آسيا الصغرى ومصر.. وتاريخ هذا التقرير هو عام ١٩٠٠م [١].

وفي تقرير فرنسي عن متصرّفة حماة سنة ١٨٨٣م: «صناعة المنسوجات التي يستخدمها الشرقيون هي الصّناعة الوحيدة المميزة في حماة وحمص، وأهمّ أسواقها مصر والحجاز واليمن وأزمير والقسطنطينيّة» [٢].

ويجمل كواترت الوصفَ بقوله إنّه في سنة ١٨٦٢م «كانت قيمة البضائع العثمانيّة المستوردة في ولاية دمشق أكبر خمس مرّات من قيمة البضائع التي تلقتها من الخارج»[٣].

وفي المقابل وجدنا هذا التّكامل يُحطّم بمعول التجزئة عند الدول التي نشأت بأمر الانتدابات والحمايات الأجنبيّة على أنقاض الدولة العثمانيّة[٤]، ويقول عيساوي إنّ البلاد الخاضعة للانتداب«حلّت محلّ منطقة التجارة الحرّة الكبيرة ، وإنّه رغم المواد التي تضمّنها نظام الانتداب بمنح معاملة تفضيليّة بين البلاد الخاضعة له، فقد ارتفعت الرّسوم الجمركيّة ارتفاعًا سريعًا، وبخاصّة بعد عام ١٩٣٠م عندما استعادت مصر وتركيا حقوقهما في تحديد الرسوم الجمركيّة، وسعت بلدانُ الانتداب إلى حماية صناعتها وزراعتها [٥]، والسؤال المهمّ هنا هو هل أنْتجت هذه السّياسات القُطريّة أيّة قفزة أو نهضة زراعيّة أو صناعيّة لأيّ من هذه الأقطار؟ أم أنّ الخسارة عمت الجميع مع توهّم تحقيق المكاسب على حساب الإخوة وحدهم في الوقت الذي كانت فيه اقتصاديات هذه البلاد مكشوفة للخارج الغربي الذي جنى الأرباح من

(١) نفس المرجع السابق، ص ١٣٩.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ١٢٢.

(٣) إيناجيك، ٢٠٠٧م، ج ٢، ص ٥٩٥.

(٤) Issawi، ٢٠١٠م، ص ٢٢.

(٥) عيساوي، ١٩٩٠م، ص ٣٨.

الجميع؟ » ويصوّر عيساوي جانبًا من خسائر بلادنا قائلًا إنّ حلب والموصل ودمشق كانت «... أكثر المدن معاناة نتيجة فقدان أسواق منتجاتها وتجارة العبور، وتدهور الأمر أكثر بعد الحرب الكبرى الثانية إذ شهدت المنطقة مزيدًا من التفكّك الذي اتّخذ شكل إغلاق الحدود وتوقف التجارة بين البلدان العربيّة وإسرائيل وإلغاء النظام الجمركي والنّقدي الموحد بين لبنان وسوريا »(١).

وكتب الدكتور يوسف صايغ في ثمانينيّات القرن العشرين عن النسب المتدنيّة للتجارة بين البلاد العربيّة في الثلاثينيّات من القرن نفسه، ثمّ يقول: إنّ ما يشكّل إدانة لتباطؤ حركة التجارة الإقليميّة العربيّة هو أن التجارة بين بلدان المنطقة في الحاضر، أي بعد مرور خمسين عامًا، مازالت مقيّدة ضمن حدود نسبة ٦٪ إلى ٧٪ للمستوردات، وكذلك للصّادرات، إنما يختلف الوضع نوعًا ما فيما يخصّ باقي العالم، فمازالت البلدان الصناعيّة المتقدّمة تسيطر على التّجارة الخارجيّة للمنطقة (٢)، ويلاحظ الدكتور توما أيضًا في سنة ١٩٨٥م أنّه من أهمّ خصائص التّجارة بين البلدان العربيّة أنها قليلة جدًّا بالنسبة لحجم التجارة العربيّة مع العالم الخارجي(٣). ويعزو الدّكتور عبد الوهاب الأمين في مقدّمة المرجع السابق محدوديّة التجارة البينيّة العربيّة إلى أنّ الاقتصاديات العربيّة غير متكاملة؛ بل منافسة لبعضها البعض، وأنّ جهود التكامل بينها لم تفلح نتيجة هيمنة اعتبارات السيادة الوطنيّة فيها(٤).

وبعد أكثر من ربع قرنٍ على ما كتب في المراجع السّابقة ظلّ الوضع العربي يسجّل نفس التراجع، إذ بلغت التجارة البينيّة ٨٪ فقط كما وردَ في تقرير مجلس الوحدة الاقتصاديّة والاجتماعيّة العربيّة كما نُشِرَ على موقع صحيفة ٢٦ سبتمبر في ٢٤/ ٢/ ٢٠٠٧م، ووصف التقرير ضعف التجارة البينيّة بأنّه يمثل أكبر التحديات

(١) نفس المرجع السابق، ص ٣٨ و ٣٩.

(٢) صايغ، ١٩٨٣م، ص ١١٦ و ١١٧.

(٣) تـــوما، ١٩٨٧، ص ٢١٥.

(٤) نفس المرجع السابق، ص ١٧.

التي تواجه الاقتصاديات العربيّة ، وأشار إلى أنّ العالم العربي يستورد ٩٢٪ من احتياجاته من الخارج .

ومن الجدير بالذّكر الطّريقةُ التي بدأ الاحتلال الأجنبي يحطّم هذا التكامل العربي بها، وهو ما نجد صورة مصغّرة له في تجارة الأنسجة بين سوريا ومصر في أواخر القرن التاسع عشر، إذ لما احتلت بريطانيا مصر وهيأتها لتكون مزرعة قطنٍ لمصانع لانكشاير، ثمّ سوقًا للبضائع القطنيّة المصنعة هناك، كان من الترتيبات التي وضعتها فرض رسوم جمركيّة قدرها ٨٪ على واردات المنسوجات القطنيّة المصنّعة[١]، هذه الضريبة كانت ذا أثر مدمّر (على مصنوعات حلب)[٢]، وفي نفس الوقت لم تكنْ في صالح مصر لأنّ حاكمها البريطاني اللورد كرومر حارب إقامة صناعةٍ مصريّة كي لا يضرّ بالتجارة مع مصدّري لانكشاير، وذلك طبعًا لا يخلو من تبرير بحجّة أنّ لمصر مصلحة في الموارد الماليّة من نسبة ٨٪ المفروضة على الواردات، مع أنّ مصلحة مصر الحقيقيّة في إقامة صناعةٍ محليّة، ولكن هكذا هو المنطق الاستعماري الذي تسير فيه المبادئ خلف المصالح، ولا مانع أيضًا من التباكي على فقراء مصر الذين يلزمهم ما تصنعه بريطانيا من منسوجات رخيصة[٣]، ولكن أليس من مصلحة فقراء مصر أنْ يلبسوا من إنتاج مصر الذي سيكون أقلّ نفقة على أهل مصر؟ وهنا يفتضح المنطق الاستعماري البريطاني النفعي الذي يرفض التّصنيع المصري حتى لو كان صاحب المشروع بريطانيًّا لأنّ لمشروعه نتائج خطيرة على الماليّة المصريّة والتجارة الكبيرة في القطن الجارية بين مصر وبريطانيا ، ويتضح الجانب الأهم عند السياسة البريطانيّة وهو عدم إغضاب لانكشاير وليس الماليّة المصريّة بوضع المشروع المقترح بين خيارَيْن صعْبين: إمّا إلغاء العوائد الجمركيّة على صادرات القطن (لتباع رخيصة لمصانع لانكشاير)، وإمّا فرض ضريبة عاليّة على المنسوجات القطنيّة المصنعة محليًّا

(١) أويــن، ٢٠٠٥م، ص ٤١٦ .

(٢) عيساوي، ١٩٩٠م، ص ١٣٢ .

(٣) أويــن، ٢٠٠٥م، ص ٤١٨ .

(كي لا تُعرض بأسعار أرخصَ من منسوجات لانكشاير)[١]، وإذا كانت التضحية بالماليّة المصريّة غير واردة إلّا أنّها وضعت خيارًا للتّخفيف عن مصنّعي لانكشاير الذين لا يجب وضع غضبهم حتى كخيار بعيدِ المنال، وتتّضح أهميّة فقراء مصر عند المحتلّ في الخيار الأخير وهو فرض الضّريبة العالية على المنسوجات المصريّة لعدم إغضاب لانكشاير أيضًا، فأينَ هي مصلحة الفقراء المزعومة؟ وهكذا ينتهي مشروعُ التّصنيع إلى الفشل حتى لو كان صاحبه بريطانيًّا، لأجل المصالح البريطانيّة المركزيّة.

ولبلادنا أن تظلّ تحلم بنموّ الصناعة فيها بصورة طبيعيّة بمرور الزمن كما يعدنا كرومر [٢]، ومن الطّريف أنّ هذه الصّورة الطبيعيّة مازالت غير طبيعيّة في بلادنا التي مازالت تنتظر إنجاز الوعد الاستعماري بعد دخول العالم الصناعي مرحلة الثورة الصناعيّة الثالثة، والعولمة التي أدخلت بقيّة العالم في تقسيم جديد للعمل الدولي وحصلت بعض الدول النامية على بعض التصنيع الذي تخلّت عنه الدول الصناعيّة طوعًا في الوقت الذي مازلنا أبعد ما نكون عن ذلك.

هذا عن مصر التي خسرت تكاملَها مع سوريا، فماذا عن صناعات حلب التي دمّرتها ضرائب الاحتلال البريطاني في مصر كما مرّ؟

يقول كواترت إنّ زوال الدّولة العثمانيّة أفقد حلب سوقها التقليدي، كما منعت فرنسا تجار النسيج من التصدير عبر الأناضول لتهيمن على اقتصاد البلد، فأدّى ذلك إلى انهيار صناعة النسيج في حلب [٣].

■المقاطعةُ التجاريّة في زمن الدولة العثمانيّة:

إنّ اللّجوء إلى المقاطعة التجاريّة هو أحدُ صور المقاومة الاقتصاديّة التي مارستها الأمّة بقوّة، وكانت نموذجًا للاحتجاج على تراجع الدولة والهزائم التي أصابتها،

(١) نفس المرجع السابق، ص ٤١٦.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٤١٨.

(٣) كواترت، ٢٠٠٤، ص ٢٣٣.

وتضرب مقاطعة تجارة الإمبراطوريّة النمساويّة المجريّة ردًّا على إلحاقها البوسنة والهرسك مثلًا للحراك الشّعبي وفاعليته في زمن وصف بشدة المركزيّة.

فبعدَ ثورة ١٩٠٨م التي قادتها جمعيّة الاتحاد والترقي لفرض إعادة العمل بالدستور على السلطان عبد الحميد، قامت إمبراطوريّة النمسا والمجر بإلحاق مقاطعة البوسنة والهرسك بها في أكتوبر من العام نفسه بعد احتلال فعلي دام منذ مؤتمر برلين (١٨٧٨م) مع إبقاء السّيادة الاسميّة للدّولة العثمانيّة، قامت حركة مقاطعة اقتصاديّة ضدّ النّمسا بين التجار وعموم الشّعب الذي امتدّت حركة الاعتراض والاستياء فيه إلى اليونانيين والأرمن (١)، والأكراد أيضًا، وقد أعطى تواجد عمّال أكراد في ميناء استانبول دورًا حاسمًا في الحركة (٢).

ويهمّنا في هذا المثال إيضاح دور الحركة الشعبيّة التي لم تكن سلبيّة إلى درجة أنّ زعامة عمليّة المقاطعة انتقدت الصّدر الأعظم لعدم منحه إيّاها تأييده الفعّال، وقد أقرّ هو بأنّه لا يفكّر في استعمال القوة ضدّ المقاطعة رغم موقفها منه، واعترف السّفير البريطاني بأن الصّدر الأعظم لا يمكنه إجبار عمّال الموانئ على التعامل مع السفن النّمساويّة، ورغم صدور أوامر من الصّدارة العظمى ونظارة التّجارة بذلك فإنّ المقاطعين لم يطيعوها، ولما حاولت شركة لويد استخدامَ عمّال لتفريغ حمولة سفنها حذّرهم ناظر الشّرطة بأنه لا يستطيع حماية إجراءاتهم «ضدّ الجموع»، وأنّ موافقة العمّال الأكراد في الميناء ضروريّة لتنفيذ هذا الإجراء كما أكّد مندوب الشركة (٣)، وقد فشلتْ مبادرة نظارة الداخليّة لإحلال خيارات أخرى بدل العمّال العثمانيين.

اعترف الصّدرُ الأعظم بعدم وجود وسيلة في متناوله لإنهاء المقاطعة، ولم تفلح تدخّلات المسئولين سواء كانوا عثمانيّين أو أوروبيّين، وانتهى الأمرُ بخسارة الصّدر الأعظم منصبه، واستمرار المقاطعة إلى حين عقد الاتفاق العثماني النّمساوي في

(١) Quataert، ١٩٨٣، ص ١٢٥.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ١٢٩ و ١٣٢.

(٣) نفس المرجع السابق، ص ١٢٩.

٢٦فبراير ١٩٠٩م، والذي لم تستطع الموافقة الرسميّة الأوليّة ثنيَ الشّعب عن رأيه، وصرح ناظر الداخليّة بأنّ إنهاء المقاطَعة حقّ لمن بدأها[١]، ولهذا لا بدّ من موافقة ممثّلي الشعب على الاتفاق لإنهائها.

لقد كان هذا الغضبُ الشّعبي الذي تصدّره الأكراد في دولة يحكمها تركي، انتصارًا للبوسنيين، وانضم إلى ذلك كلّ من الأرمن واليونانيّين من المسيحيين، وهذا نموذج الوحدة التي كانت تسود مجتمعاتنا قبل أن تحلّ بنا لعنةُ التجزئة السياسيّة والطائفيّة التي وفدتْ إلينا من الغرب، ومن الجدير بالذّكر أنّ هذا الغضب للبوسنة حدث نتيجة تحوّل احتلال فعليّ إلى إلحاق رسمي كما سبق ذكره، فكان لهذه المسألة الشكليّة وقع الصدمة على شعوب الدّولة التي كرهت أن تحلّ بها هزيمة نهائيّة تفقدها الأمل بعودة جزءٍ عزيز من أراضيها إلى حوزتها ثانية، وقد وصف المؤرّخ جوناثان مكموري المقاطعة التجاريّة الواسعة التي واجه بها العثمانيّون كلّ مَن احتلّ أراضيهم في ذلك الزّمن، وليس النمسا وحدها، مثل استقلال بلغاريا وإعلان كريت نيّتها الاتحاد باليونان، وذلك بعد تسليم جمعيّة الاتحاد والتّرقي زمام الحكم العثماني، وصفها بأنّها أثبتت أثرها البالغ[٢]، وهذا التقويم يُفهم بالطبع وفقًا للظروف المتاحة آنذاك.

---

(١) نفس المرجع السابق، ص ١٣٠.

(٢) McMurray، ٢٠٠١م، ص ٧٦.

البابُ الثّاني

الزّراعــة

كانت الدّولة العثمانيّة دولةً زراعيّة يعتمد معظمُ سكّانها على الإنتاج الزراعي، وظلت كذلك إلى نهاية أيّامها، وقدّرت نسبة سكّان الريف إلى مجموع السكان بـ ٨٠٪ [١]، وقد حدث في القرن التاسع عشر تغييرات غير عاديّة كما وصفها كواترت في مجال الزّراعة العثمانيّة، وذلك بسبب تنوع المحاصيل واختلافها عما كان سائدًا في بداية القرن، بالإضافة إلى زيادة المساحات المزْروعة التي أدّت إلى زيادة المحاصيل «إذ أن أقاليم شاسعة غير مزروعة تمّ استغلالها، ولا سيّما في مناطق الأناضول الداخليّة وفي بلاد الشام والعراق» [٢]، ويقدر أوين زيادةَ مساحة الأرض المزروعة في العراق بين ستينيّات القرن التاسع عشر وسنة ١٩١٣م بأكثر من عشرة أضعاف[٣]، وكلّ هذا أدّى إلى زيادة حجم التصدير أيضًا.

كان المحفّز على هذا التوسّع عوامل داخليّة مثل التغيرات السكانيّة كتوسع المدن وتوطين اللاجئين والبدو الذين دخلت أراض واسعة من أملاكهم في مجال الزّراعة «لأوّل مرّة منذ قرون»[٤]، وعوامل خارجيّة مثل الطلب التّجاري على بعض المحاصيل، ولكنْ «بقيَ الاستهلاك المحلّي أكثر أهميّة بمرّات عديدة»[٥]، ولم تلتزم الزراعة العثمانيّة بزراعة المحصول الواحد، كما أنّ اتّجاه بعض الأقاليم نحو الزراعة التجاريّة لم يهزّ الاكتفاء الذاتي لأنه كان مرتبطًا بوحدة السّوق العثماني الداخلي التي

(١) إيناجيك، ٢٠٠٧م، ج ٢، ص ٥١٩.

(٢) نفس المرجع السابق، ج ٢، ص ٦٠٥.

(٣) أويــن، ١٩٩٠م، ص ٣٨٢.

(٤) إيناجيك، ٢٠٠٧م، ج ٢، ص ٦٣٠.

(٥) نفس المرجع السابق، ج ٢، ص ٦١٣.

كانت تعني «وجود أسواق محليّة قويّة أمام منتجي المحاصيل الغذائيّة العثمانيّين، أي أنّ ازدهار الصّادرات مثل التّبغ حفز الزيادات على الطلب للحبوب وغيرها من المواد الغذائيّة العثمانيّة»[١]، وفي سنة ١٩١٣م «كان السّكان المحليّون يستهلكون على الأقلّ ثلاث أرباع مجمل الإنتاج الزّراعي.. حين بلغت الصّادرات ذروتها»[٢]، ومن الغريب أنّ هذه «الزيادات الهائلة في الإنتاج الزراعي» كما يصفها كواترت [٣] تمّت رغم فقدان الدّولة أقاليمها الأوروبيّة الحيويّة في نسبة إنتاجها الزراعي.

ويعيدُ كواترت النظرَ في الرؤية السائدة عن شيوع الملكيات الكبيرة في آخر عهد الدولة العثمانيّة، ويبين أنّه رغم أنّ الضّياع الكبيرة صارت أكثر انتشارًا في ذلك العهد، فإنّ الحيازات الصغيرة سادت «في كلّ الأراضي العثمانيّة»[٤]، ويقدّر نسبتها بـ ٨٢٪ من الأراضي العثمانيّة الزراعيّة في الفترة الممتدّة بين ١٨٥٩م إلى ١٩٠٠م[٥]، كما يسرد دورَ الدّولة في محاربة نفوذ الأعيان[٦]، وتفضيلها صغار المزارعين عليهم [٧] وإعاقتها لتكوين الضّياع الكبير[٨]، وينفي عنها ما كان شائعًا بين دول عاصرتها من منع استخدام الأرض على جماعات قوميّة أو دينيّة محدّدة، إذْ فتحت أبواب الزّراعة لجميعه الرعايا «ونجد مزارعين من الألبان والعرب والشّراكسة والأرمن والدّروز والسلاف والأتراك واليهود، وقد اختلفت الخلفيّة الإثنيّة والدينيّة لكبار ملاكي الأرض اختلافًا بيّنًا»[٩].

---

(١) نفس المرجع السابق، ج ٢، ص ٦١٨.

(٢) نفس المرجع السابق، ج ٢، ص ٦١٣.

(٣) نفس المرجع السابق، ج ٢، ص ٦١١.

(٤) نفس المرجع السابق، ج ٢، ص ٦٢٩ و ٦٣٩.

(٥) نفس المرجع السابق، ج ٢، ص ٦٣٨.

(٦) نفس المرجع السابق، ج ٢، ص ٦٢١.

(٧) نفس المرجع السابق، ج ٢، ص ٦٢٤ و ٦٢٥.

(٨) نفس المرجع السابق، ج ٢، ص ٦٤٣.

(٩) نفس المرجع السابق، ج ٢، ص ٦٣١.

وقد كانت الزّراعة إلى سنة ١٨٩٣م من اختصاص نظارة التجارة والأشغال العموميّة، وكان الأرمني أماسيان أفندي هو الموجّه النشط لإدارتها في الفترة الممتدّة بين ١٨٨٠م ـ ١٨٨٨م، وكان يقوم في هذه الأثناء بإرسال المفتّشين إلى الأقاليم لبثّ النصائح للمزارعين، كما أرسل شبانًا معظمهم من العثمانيين الأرمن إلى أوروبا ليتدرّبوا في مدارسها الزراعيّة، ولما تأسّست نظارة الغابات والمعادن والزراعة أسندت إلى اللبناني الماروني سليم باشا ملحمة الذي تمكّن من تطبيق برنامجه نتيجة لموقع أخيه نجيب باشا ملحمة في الشرطة السريّة للدولة، وقد كوّن سليم باشا طاقمه في النّظارة من الأرمن غالبًا بالإضافة إلى المسلمين واليونانيين [١].

تأسّست المدرسة الزراعيّة في سنة ١٨٩٢م في استانبول وألحق بها مدرستان أخريان في سالونيك وبورصة، وساهم الخرّيجون منها في نشر طرق الزراعة الحديثة في البلاد، كما أُنشئت المزارع النموذجيّة في العديد من المدن منها دمشق وحلب بصفتها مواقع لتجربة وعرض التّقنيات والمعدات الحديثة في مجال الزراعة، واتخذت خطوات عديدة استمرارًا لجهود سابقةٍ في سبيل حلّ مشاكل المزارعين التي تمثل أكبرها في الحصول على المال اللّازم لشراء الحبوب والمعدّات بعيدًا عن تحكم الدّائنين والفوائد المرتفعة، وتوّجت هذه الخطوات بإنشاء المصرف الزّراعي سنة ١٨٨٨م والذي انتشرت فروعه بسرعة، وزادت عن أربعمائة فرع، وقام بدور المحول الرئيس لرأس المال الزراعي، وأصبح أيضًا المصرف الأكبر في الدولة[٢]، وكانت نسبة الثّلثين من أرباحه الصافية تموّل المدارس الزّراعيّة والحقول النّموذجيّة وبرامج توزيع البذور وتجارب الأدوات والآلات الزراعيّة، وقد شاب إدارته سيطرة النّخب المحليّة على فروعه في الأقاليم، واستخدام كبار موظّفي الدولة أرباحه في أغراض أخرى [٣]،

---

(١) Shaw، ٢٠٠٢م، ج ٢، ص ٢٠٣.

(٢) نفس المرجع السابق، ج ٢، ٢٣٠ و ٢٣١.

(٣) إينالجيك، ٢٠٠٧م، ج ٢، ص ٦٤٤.

واستمر دور المصرف فعّالًا في زمن الجمهوريّة التركيّة[١]، ورغم الأعباء المتفرّقة الكثيرة التي حملها والإنجازات المتشعبة التي قام بها فقد «تطوّرت الزراعة بشكل ملحوظ في عهد عبد الحميد الطويل» كما يقول المؤرخان شو [٢]، وقد ساعد على هذا التطور مدّ السّكك الحديديّة التي شجّعت على زراعة المزيد من المحاصيل لأنّ عمليّة التسويق أصبحت سهلة بعدَ تسهيل عمليّة النقل، كما ساعد على هذا التّطور استيراد الآلات الأجنبيّة التي جلبها مندوبو الشركات وسهّلت الحكومة دخولها بالإعفاءات الجمركيّة التي كان للمجالس القرويّة دورٌ فيها، وساعدت السلالات المحسنة التي جلبت من الخارج على تطوير زراعة غلاتها المتنوعة.

وكان لإنشاء الجمعيّات الزراعيّة دورٌ في دعْم هذه النّهضة الزراعيّة، وقامت الغرف التجاريّة العثمانيّة في أوروبا بتسويق الإنتاج الزّراعي العثماني، ويلاحظ المؤرخان شو من قياس عدّة مؤشرات «نجاح» السياسة الزراعيّة و»زيادة» الإنتاج الزراعي العثماني، وأنّ الحبوب كانت هي الإنتاج السّائد سواء من جهة المساحة أو قيمة العائد، وأنّ اللجوء إلى استيراد الطّعام حدث فقط حين طغى إنتاجُ القطن في بعض الفترات لتلبيّة حاجة السوق الغربيّة[٣].

وقد اعتمدت الزّراعة في الدول العثمانيّة على الأمطار بصورة أساسيّة، وكانت الأراضي المرويّة تؤلف «نسبة ضئيلة من كلّ الأراضي المزروعة»، ولكن هذا الحال تغير قبل الحرب الكبرى الأولى مباشرةً، وذلك نتيجة قيام «عدّة مشاريع عظيمة» مثل

(١) لم يكن من الغريب أن يقوم الحكم البريطاني الذي وجد في فلسطين لتسهيل بناء الوطن القومي اليهودي، بإلغاء المصرف الزراعي العثماني في زمن المندوب السامي الأول هربرت صموئيل (١٩٢٠م ـ ١٩٢٥م) دون تقديم بديل عنه بحجة «تشجيع الأعمال المصرفيّة الخاصة»، ولكنّ موسى العلمي الذي عُين سنة ١٩٢٥م في الهيئة القضائيّة «لفت الانتباه... من خلال تجربته هو» إلى أن أثر ذلك كان «تشجيع اليهود وإلحاق الضّرر والأذى بالعرب» (الهنيدي، ٢٠٠٣م، ص ٢٧٤)، وبمثل هذه الإجراءات جلبت بريطانيا والصهيونيّة الحضارة «للمتخلفين».

(٢) Shaw، ٢٠٠٢م، ج ٢، ص ٢٣٢.

(٣) نفس المرجع السابق، ج ٢، ص ٢٣٣.

مشروع سدّ قونيّة سنة ١٩١٣م وافتتاح سدّ الهنديّة في العراق في نفس العام، وتوفير المياه لمزارع النّخيل الواسعة في البصرة [١]، ويذكر عيساوي أن الدولة أنفقت مليون جنيه لإنشاء سدّ قونيّة و ٦٠٠ ألف جنيه لإنشاء سدّ الهنديّة، وأنّ اندلاع الحرب منع تنفيذ مزيد من المشروعات.

ونتيجة للقوة النسبيّة للحكومة العثمانيّة المركزيّة كما مرّ ذكره، وأكّد عليه باموك[٢]، كانت الدولة قادرةً على وضع حدّ للتّدخلات الغربيّة التي أرادت تحويلها إلى مستعمرةٍ موادّ أوليّة بتغيير نظام الإنتاج الزراعي فيها ليتلاءم مع حاجات السّوق الغربيّة، وهو ما رفضه العثمانيون[٣]، وكان لهذا الرفض مظاهر في كلّ مِن: ١- تنوّع الإنتاج الزراعي رغم الرّغبة الأوروبيّة بتوحيد المنتج[٤] وهو ما أكّده كواترت بقوله إنّ الزراعة العثمانيّة أظهرت «ميلًا ضعيفًا نحو زراعة المحصول الواحد، بل على العكس، فبمرور الوقت لم يكن الإنتاج الزّراعي والصادرات إلى الخارج أكبر حجمًا وحسب، بل أكثر تنوعًا أيضًا» [٥]، هذا بالإضافة إلى: ٢- انتشار الملكيات الصّغيرة والمتوسطة في الدولة [٦] والتي كانت تؤلّف مصلحة لها لأنها قاعدتها الضريبيّة[٧]، زيادة على خطورة تنامي قوّة الملاك وكبار التّجار في مواجهة الحكومة المركزيّة، وهو ما أدّى إلى استمرار معارضتها الاندماج في السّوق الغربيّة[٨]، وقد أدّت هذه الظروف إلى المظهر الثالث الذي نتج عن الرفض العثماني للاندماج في السوق الغربيّة بعد تنوّع

(١) إينالجيك، ٢٠٠٧م، ج ٢، ص ٦١٩. وأيضًا : Issawi، ٢٠١٠م، ص ١٣٠.

(٢) Pamuk، ١٩٨٧، ص ١٣٣.

(٣) نفس المرجع السابق، ص ٥٣ و ١٠٢ و ١٣٥ ـ ١٣٦ و ١٤٤.

(٤) نفس المرجع السابق، ص ١٤٤.

(٥) إينالجيك، ٢٠٠٧م، ج ٢، ص ٦١٤ و ٦١٥.

(٦) Pamuk، ١٩٨٧، ص ١٠٢ و ١٤٤.

(٧) نفس المرجع السابق، ص ٥٣ و ١٣٥.

(٨) نفس المرجع السابق، ص ١٣٣.

الإنتاج الزراعي وانتشار الملكيات الصغيرة، وهذا المظهر هو: ٣- المنافسة بين القوى الغربيّة على المصالح في ساحة الدولة العثمانيّة، فلم تستطع دولة واحدة أن تنفرد بهذه المساحة وكان العثمانيون قادرين عل استغلال هذا الظرف التنافسي لصالحهم بضرب مصالح الدول الكبرى بعضها ببعض واستخلاص ما يفيدهم من بينها[١].

وكان الاستثمار الأجنبي في الزراعة محدودًا كالاستثمار في الصناعة [٢]، وقال باموك إنّ الاستثمار الأجنبي كان غير مهمّ خارج المحاولات الاستيطانيّة الفاشلة التي قام بها الأوروبيون في الأناضول، وبخاصة الإنجليز والألمان منهم، والسبب في فشل الاستيطان البريطاني هو مقاومة الحكومة العثمانيّة للضغوط البريطانيّة التي حاولت فصل صغار الفلاحين عن أراضيهم بهدف توفير العمالة للمزارع البريطانيّة، وهي محاولات نجحت في البلاد المستعمرة، ولكنّ استقلال العثمانيّين حال دون نجاحها في أراضيهم[٣]، أمّا المحاولات الألمانيّة فقد ترافقت مع مشروع سكة حديد بغداد مستغلة قلة السكان في الأناضول ومتطلعة إلى المصالح التي يمكن أن تحققها ألمانيا بواسطة مستعمرات زراعيّة تمتص الفائض السكاني الألماني وتؤمِّن الوصول إلى الموارد العثمانيّة الطبيعيّة والغذائيّة كما تفرض حضورًا ثقافيًّا ألمانيًّا على طول الخطّ، ورغم تحالف ألمانيا مع الدولة العثمانيّة المحتاجة إلى تأييدها، فقد أجاب السلطان عبد الحميد على هذه المشاريع بما وصفه مكموري بـ «لا» مدوية لا لبس فيها [٤]، مما أجبر الألمان على التخلّي عن مشاريعهم وأحلامهم.

ويمكنُ في هذا الموضوع أنْ نذكر الاستيطان الألماني في فلسطين والذي بدأ سنة ١٨٦٨م على يد منظمة فرسان الهيكل أو فرسان المعبد، وهي امتداد لحركة قامت زمن حروب الفرنجة الصليبيّة بدور فاعل فيها، ويقدر عيساوي أنّه من بين خمسة آلاف

---

(١) نفس المرجع السابق، ص ٧ و ٥٦ و ٧٧ و ١٣٣.

(٢) Kasaba، 1988، ص 6.

(٣) Pamuk، ١٩٨٧، ص ٢٤. وأيضًا: Kasaba، ١٩٨٨، ص ٧٢.

(٤) McMurray، ٢٠٠١م، ص ٣ و ١٠ و ٦١.

مستعمر ألماني استوطنوا المستعمرات الألمانيّة سنة ١٩١٤م، كان ألفان منهم في فلسطين [١] وظلّوا هناك إلى الحرب الكبرى الثانية (١٩٣٩م ـ ١٩٤٥م) وكانوا يتوزعون على القدس ويافا وحيفا، ولدعم المشروع الاستيطاني قام الإمبراطور الألماني ويلهلم الثاني أثناء زيارته الثانية للدولة العثمانيّة في سنة ١٨٩٨م بزيارة فلسطين مبتدئًا من حيفا، حيث حلّ ضيفًا على المستعمرة[٢]، كما قامت البحريّة الألمانيّة باستعراض عسكريّ أمام سواحل فلسطين ردًّا على الاحتجاجات الفلسطينيّة على الوجود الأوروبي في فلسطين سنة ١٩٠٨م، وقد حدث هذا التدخّل لطمأنة المستعمرين الألمان وحمايتهم وتخويف عرب فلسطين[٣]، ولكن كلّ ذلك لم يؤدّ إلى إقناع الدولة العثمانيّة بالموافقة على مشاريع الاستيطان الألمانيّة في فلسطين والتي عارضتها منذ البداية[٤]، وظلّت تعارضُها كما عبّر عن ذلك السلطان عبد الحميد في مذكراته غير خاضع لظروف أو متطلبات صداقته مع ألمانيا [٥].

ويمكن أنْ نضيف إلى ما سبق في هذا الموضوع، أي سلسلة الاستيطان الفاشل، محاولة الاستيطان الأمريكي في فلسطين أيضًا، وذلك بعد أن «قرّرت الحكومة العثمانيّة ألّا تسمح بتأسيس أيّة قواعد أو مستوطنات بروتستانتيّة» بعد تجربة سبّبت المتاعب للدّولة كما يقول المؤرّخ الأمريكي الصهيوني مايكل أورين[٦].

وقد رأينا من استعراض الجانب الزّراعي في الدولة العثمانيّة أنّها كانت سائرة في طريق التطور كما حدث في جوانب أخرى، ومما يلفت الانتباه أنّ الأقليات العثمانيّة كانت لها مشاركات فعّالة في هذا الحقل ولم يكن هناك تحفّظ من تضخيم دور أحدٍ

---

(١) Issawi، ٢٠١٠م، ص ٢٤٧ و ٢٦٤.

(٢) منصور، ٢٠٠٨م، ص ٣٨.

(٣) المسيري، ١٩٨٠م، ص ١٨٠. وأيضًا: الوعري، ٢٠٠٧م، ص ١٧٣.

(٤) الوعري، ٢٠٠٧م، ص ١٦٥.

(٥) السلطان عبدالحميد الثاني، ١٩٧٩م، ص ١٣٠.

(٦) أوريــن، ٢٠٠٨، ص ٢٢٧.

على حساب الآخرين، وأن توزيع الفوائد كان عامًّا على الجميع، مثلما رأينا في التكامل التجاري المؤدّي إلى الاكتفاء الذاتي، كما رأينا أنّ المزارع النموذجيّة الجديدة بنيت في دمشق وحلب مثلما بنيت في أضنة وسيواس وقونيّة، ولاحظنا وجود فائض في زراعة الحبوب يؤدي إلى تصديرها إلى الخارج، وظلت الزّراعة مرتبطة بعمليّة الاكتفاء الذاتي في الغذاء إلى مرحلةٍ متأخّرة من عمر الدولة، ويذكر باموك أن نسبة الأراضي التي كرّست لزراعة الحبوب من مجموع الأراضي الزراعيّة في الأناضول حسب إحصاء ١٩٠٩م كان ٨٤٪ وأن إنتاج الحبوب ألّف ٧٧٪ من مجموع الإنتاج الزراعي عدا المنتجات الحيوانيّة [١].

ويُذكر أنّ تصدير الحبوب كان يعادل استيرادها في الدّولة العثمانيّة حتى ثمانينيّات القرن التاسع عشر، وأنّ تحويل الدولة إلى غلبة الاستيراد على التّصدير جاء نتيجة التآمر الغربي الذي أدّى إلى فصل دولة البلقان الزراعيّة عنها، ثمّ دخول القمح الأمريكي إلى السّوق مع عدم إمكان فرض الحماية ضدّه بسبب معاهدات التجارة الحرّة[٢]، والتي كانت تعمل في اتّجاه واحد على ما يبدو، ولكن يجب الالتفات إلى أنّ ذلك حدث قبل الحرب الكبرى الأولى بقليل (١٩١٣م) أي في المراحل الأخيرة من انهيار الدولة.

ويشير هرشلاغ إلى الاهتمام العثماني بما سمّاه «زراعة القوت» فقال إنّ الإمبراطوريّة العثمانيّة كانت «تحتل مكانًا هامًّا في الإنتاج الزراعي؛ بل كانت مصدرًا محترمًا للمنتوجات الزراعيّة أساسًا»[٣]، وذلك كما جاء في فصْل أنماط الإنتاج والخدمات في الاقتصاد العثماني في القرنين التاسع عشر والعشرين من كتابه، ويشير قصبة إلى أنّ الزراعة هي أكثر القطاعات الاقتصاديّة أهميّة في الدولة[٤]، ويذكر كواترت أنّ

(١) Pamuk، ١٩٨٧، ص ٨٥. وأيضًا: هرشلاغ، ١٩٧٣م، ص ٩٣.

(٢) Pamuk، ١٩٨٧، ص ١٥٢.

(٣) هرشلاغ، ١٩٧٣م، ص ٩٣.

(٤) Kasaba، ١٩٨٨، ص ١٤.

الصادرات الزراعيّة العثمانيّة كوّنت ٢٥٪ على الأكثر من مجمل الإنتاج الزراعي العثماني «وهكذا كانت نسبة ٧٥٪ من المحاصيل المزروعة كلّها تبقى داخل الإمبراطوريّة، وكانت هذه تُستهلك في موضعها بحيث تباع وتُستهلك أو تُشحن للمشترين العثمانيّين خارج الإقليم»(١)، ووفقًا لما مرّ سابقًا قدّر باموك نسبة التصدير الزراعي قبل الحرب الكبرى بـ ٢٠٪ من مجمل الإنتاج، أمّا كواترت فقد ذكر أنّ ثلاثة أرباع الإنتاج كان يُستهلك داخليًّا في أقلّ التقديرات في زمن ذروة التصدير كما مرّ ذكره، ويذكر أيضًا أنّ «ملايين المزارعين والحرفيّين العثمانيين ينتجون لتلبية حاجاتهم الأساسيّة أو يكسبون عيشهم من زراعة أو صناعة منتجات تباع في الجوار القريب» (٢).

وهذه الصّورة بمجملها تناقضُ الحاجةَ التي ثقلت وطأتها فيما بعد على دول الاستقلال والتجزئة حين صارت تنفق مبالغ كبرى على استيراد طعامها حتّى لو كانت بلدانًا زراعيّة تقليديًّا، ولكن سوء التقديرات وارتهان القرارات للخارج يجعلها تفضّل زراعة محاصيل التصدير (كالفراولة مثلًا) في الوقت الذي ترهن وجودها لمساعدات القمح الأجنبي أو تنفق مالًا وفيرًا على استيراده في أحسن الأحوال، وهذا لأنّ إهمال التنميّة في القطاع الزراعي «سمة غالبة في معظم استراتيجيات التنمية في الأقطار العربيّة» كما يقول الخبير الاقتصادي الدكتور رمز زكي (٣).

وقد بدأ التحوّل من الاكتفاء الذاتي إلى الاعتماد شبه الكامل على الاستيراد نتيجة الأثر الذي سببته السيطرة الاقتصاديّة الغربيّة على الاقتصاد العالمي أولًا ثمّ السيطرة الاستعماريّة الغربيّة فيما بعد، إذ أدى الطلب الغربي على المواد الأوليّة في بداية الأمر إلى تحوّل في الزراعة التقليديّة نحو الزراعة التجاريّة، ولكن التحول الحاسم جاء مع الهيمنة الاستعماريّة على بلادنا، فمثلًا كانت فلسطين بلدًا زراعيًّا تقليديًّا،

---

(١) إينالجيك، ٢٠٠٧م، ج٢، ص ٥٩٢.

(٢) نفس المرجع السابق، ج٢، ص ٥٩٣.

(٣) زكي، ١٩٨٩م، ص ٥٤.

ويلاحظ الدكتور ماهر الشريف «أنّها كانت تصدّر، قبل الحرب العالميّة الأولى، القمح والشعير إلى البلدان الأوروبيّة، وإلى مصر وتركيا، باتت في عهد الانتداب، تحتاج إلى استيراد القمح والطّحين حتى في السنين التي تكون جودة الغلال فيها فوق المعدل» [1]، وذلك بسبب عمليّة الإلحاق بالاقتصاد والغربي التي جعلت من فلسطين بلدًا متخصّصًا في إنتاج محصول واحد يلبي حاجةَ البلد المحتلّ؛ وهي العمليّة التي بدأت من قبل، ثمّ كرّسها الانتداب بتحويل الزراعة نحو الحمضيات[2].

وهكذا ما حدث في مصر أيضًا والتي كان يضرب بها المثلُ على مرّ تاريخها بالغنى ووفرة المحاصيل[3] ووصفها كواترت بأنها «كانت بمثابة سلّة الخبز العظيمة

---

(١) الشريف، ١٩٨٥م، ص ١٢٤.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ١٢٢ و ١٢٣.

(٣) من الأمثلة على ذلك في التاريخ الإسلامي أنّ عمر بن الخطاب قال في إحدى المسائل الشرعيّة: «لأنْ أكون أعلمها أحب إليَّ من أن يكون لي مثل مصر وكورها» (البيطار، ٢٠٠٣م، ص ١٩١).

كما كانت غلال مصر هي التي أنقذت الحجاز عام الرّمادة في زمن خلافته، وفي زمن حروب الفرنجة الصليبيّة، كان غزو مصر «أقوى البلدان وأغناها في المنطقة» هو الوسيلة التي لجأ إليها الفرنجة لدعم وجودهم في البلاد المقدسة كما جاء في دراسة لجوناثان رايلي- سميث عن مسيحيّي المشرق في عهد الفرنجة (نهرا، ٢٠٠٢م، ص ٥٤٦)، وفي العهد العثماني كان «وطن مصر ليس كغيره» (عفيفي، ٢٠٠٥م، ص ٦٩)، وقال الرحالة المغربي الحسين بن محمد الوثيلاني في القرن السابع عشر: «فإنّ أهل وطننا بل سائر المغاربة يعلمون أنّهم ليسوا من أهل الدنيا بل أموات بالنسبة لما رأوا» في مصر (نفس المرجع السابق، ص ٦٩)، وينقل الدكتور علي الغرسلاوي عن بروديل قوله عن بلادنا في القرن السادس عشر: «إنّ القمح كان صولجان الحكم ووسيلة الضغط السياسي، فكان إنتاج المنطقة العربيّة يفوق أيّ بلد من بلدان أوروبا، فمثلًا تضع مصر بتصرّف الدولة ٦٠٠ ألف إردبّ عدا الجزائر وتونس واسطنبول، في حين كان إنتاج صقليّة التي تعتبر أغنى المناطق الأوروبيّة في أحسن الأحوال يصل إلى ٥٢٠ ألف» (الغرباوي، ٢٠٠٠م، ص ٤٢).

ويذكر المؤرخ يلماز أوزتونا في تاريخ الدولة العثمانيّة أنّ ولاية مصر «كانت تحتلّ الدرجة الأولى في تشريفات الدولة حتى قطعت علاقاتها مع الدّولة العثمانيّة ١٩/ ١٢/ ١٩١٤م» (أوزتونا، ١٩٩٠م، ج ٢، ص ٨٣١). وقال أيضًا إنّ ولاية الروملي كانت تحوز المرتبة الأولى في التّشريفات حتى تقدّمت عليها مصر سنة فتحها ١٥١٧م (نفس المرجع السابق، ج ٢، ض ٦٥٣)، وكان الاحتلال البريطاني هو الذي قطع علاقة مصر بالدّولة العثمانيّة وأعلنها سلطنة ليناوئ بها مقام السلطنة العثمانيّة ثمّ ألغى تلك السلطنة لما استنفذت أغراضها وحولها إلى مملكة سنة ١٩٢٢م باستقلال متحفّظ عليه، وقال أوزتونا إنّ مصر ظلت ماسة سلطانيّة في رأس الباديشاه الخليفة العثماني.

للإمبراطوريات على مدى آلاف السنين»[١]، ولكن هذا تغيّر بحلول الاحتلال البريطاني سنة ١٨٨٢م، إذ عزّز الإنجليز نمط «زراعة القطن في مزارع كبيرة، ممهدين بذلك لجملة المشكلات التي كانت مصر ستبتلى بها في القرن العشرين» كما يقول المؤرخ إريك وولف [٢]، إذ «ما لبثَ الإنتاج الفلاحي أنْ أخلى مكانه لمزارع القطن الواسعة» [٣]، وفي هذا المجال يقول أوين إنّه في ظلّ حكم البريطانيين «أصبحت البلاد تعتمدُ بصورة خطيرة على محصول واحد، بحيث أنها فقدت أي سيطرة كانت تتمتع بها على مصيرها الاقتصادي» [٤].

وبالرّغم من أن التحوّل نحو الزراعة التجاريّة للتصدير قد بدأ قبل الاحتلال، فإنّه لم يكن مشكلة في ظلّ التكامل الاقتصادي للبلاد العثمانيّة لأنّه إذا ما طرأ نقص عند ولاية تعوّضه ولايةٌ أخرى، وفي هذا السياق لم يشعر لبنان بالخسارة نتيجة تحوّل الزراعة فيه نحو الحرير للتصدير، إذ كانت «أرباح الحرير تشتري الطعام من مصر ومن حوران وزحلة، وبالتالي حركت الزّراعة التجارة في تلك المناطق» كما يقول كواترت [٥]، ويتابع: «ويظهر مثال مربّي الحرير اللبنانيين بأنّ التشديد على زراعة مثل هذه المنتجات (غير الغذائيّة) كان يمكن أن يؤدي إلى اعتماد زارعيها على الآخرين في إمدادات الغذاء، والأكثر إيجابيّة أنّ الاهتمام المتصاعد بصادرات المحاصيل غير الغذائيّة كان يعني وجود أسواق محليّة قويّة أمام منتجي المحاصيل الغذائيّة العثمانيين»[٦].

أمّا في عهد الاستقلال، فإنّ مصر التي سبق الحديث عنها في العهد العثماني وعهد الاحتلال، أصبحت «من أكثر البلدان المعتمدة على الخارج بعد أن أصبحت مثقلةً

(١) إينالجيك، ٢٠٠٧م، ج٢، ص ٤٩٩.

(٢) وولف، ٢٠٠٤م، ص ٤٠٦.

(٣) نفس المرجع السابق، ص ٤١٨.

(٤) أوين، ١٩٩٠م، ص ١٣٦.

(٥) إينالجيك، ٢٠٠٧م، ج٢، ص ٦١٧.

(٦) نفس المرجع السابق، ٢٠٠٧م، ج٢، ص ٦١٨.

بالديون الخارجيّة والتضخم وتدهور نسب التبادل التّجاري في السنين الأخيرة (١٩٨٥م)» [١]، كما استمرّ هذا الخلل الذي أحدثه الاستعمار الغربي بالتأثير عل الدّول المجزأة التي صنعها، ومن صور ذلك أنّ الأقطار العربيّة استوردت من الغذاء في سنة ١٩٨٧م بحوالي ٣٦ مليار دولار، وهو ما يعادل ٦٥٪ من قيمة صادرات النفط العربي [٢]، ولو قفزنا إلى سنة ٢٠١٠م سنجد الفجوة نفسها إذ وصل الرقم إلى ٣٧ مليار دولار، ولكن بينما كان الاكتفاء الذاتي الغذائي في سنوات ١٩٧٧م ـ ١٩٧٩م يصل إلى ٥٧٪ ثمّ انخفض في الثمانينيات إلى ٥٠٪، أصبح الاستيراد يصل إلى ٩٠٪ من الحاجات الغذائيّة في سنة ٢٠١٠م، كما جاء في تقرير منظمة الأغذيّة والزراعة الدوليّة (فاو)[٣].

وأشار صايغ إلى التّراجع الملحوظ في القطاع الزراعي في دول الاستقلال والتجزئة، إذ لاحظ أن الزراعة التي كان لها دور مهمّ في الاقتصاديات الوطنيّة العربيّة في الماضي شهدت تراجعًا ملحوظًا اليوم (١٩٨٣م) عبر عنه أربعةِ مؤشّرات: تفريغ الرّيف الذي كان يستوعب ثلثي سكان المنطقة العربيّة، وتدني نسبة العمالة الزراعيّة إلى نصف مستواها السابق دون أن يصاحب هذا الاختلاف تعويض في القطاع الصناعي الذي ادعت الدولة القُطريّة إيلاءه اهتمامها الأساسي، والمؤشر الثالث هو تراجع نسبة مساهمة الزراعة في الناتج المحلي من ما بين الربع إلى النصف، إلى الاستيراد الصافي المتنامي للمنتجات الغذائيّة بعد أن كان الإنتاج الزراعي يلبي حاجة المنطقة من الاحتياجات الأساسيّة وهو المؤشر الرابع [٤]، ويؤكّد صايغ أنّ نموّ الزراعة بالنسبة للفرد لا يتجاوز الصفر، وأنّ استيراد الغذاء في تزايد [٥].

---

(١) توما، ١٩٨٧م، ص ٢٣٤.

(٢) زكي، ١٩٨٩م، ص ٣٠.

(٣) الفاو، الفجوة الغذائيّة...، ٢٠١١م.

(٤) صايغ، ١٩٨٣م، ص ٤٦ و ٤٧.

(٥) نفس المرجع السابق، ص ١٨٥ و ١٨٦.

وأعطى الدكتور محمود عبد الفضيل أبعادًا أخرى للمشكلة حين أشار إلى أنّ مشكلة الأمن الغذائي تحوّلت إلى مشكلة سياسيّة حين تلوح الولايات المتحدة باستخدام «سلاح الغذاء» لوقف مفعول أي تهديد عربي باستخدام «سلاح النّفط» في أيّة مواجهة بين الطرفين[١]، كما أشار وحذّر من اتساع الفجوة الغذائيّة وهي الفرق بين الاحتياجات والموارد المتوفّرة، بالقول إنّ إنتاج الغذاء في العالم العربي ينمو بمعدل ٢٪ سنويًّا في الوقت الذي يزيد فيه الاستهلاكُ بمعدل يزيد عن ٥٪ وإنّ البلاد العربيّة تستورد نصف استهلاكها من الحبوب و ٩٠٪ من حاجاتها من السّكر والزيت والألبان واللحوم [٢]، ولو قفزنا من سنة ١٩٧٩م إلى سنة ٢٠٠٩م سيقول الدكتور سالم توفيق النجفي عن معدلات الاكتفاء الذاتي من مجموعات الغذائيّة الرئيسة بين سنتين ٢٠٠٠م- ٢٠٠٩م: «ويشير مؤشّر الاكتفاء الذاتي لأهمّ المجموعات السلعيّة الغذائيّة إلى أنّ أهميته لمجموعة الحبوب والدقيق تتأرجح حول ما نسبته ٥٠٪، وبفارق ضئيل بالزّيادة أو النقصان خلال سنوات العقدين الماضيين، وبعبارة أخرى إنّ الوطن العربي لا يمكنه تحقيق عرض أهمّ المجموعات السلعيّة من منظور الحاجات الأساسيّة الغذائيّة سوي نصف تقديرات الطلب عليها.. وتتّسم بعض المجموعات السلعيّة بانخفاض قيمة معيار الاكتفاء الذاتي مثل السكر والزيوت وذلك لمحدوديّة الموارد المنتجة لهذا النّمط من السلع، في حين تتمتّع مجموعات سلعيّة أخرى بارتفاع الأهميّة النسبيّة للاكتفاء الذاتي على الصعيد العربي، ولا سيّما مجموعتي الفاكهة والخضر والأسماك..» [٣] .

ونلمس جناية التجزئة القُطريّة في مسألة الغذاء العربي من الحقيقة التي أشار إليها الدكتور توما بقوله: «وبينما قد تستطيع البلدان العربيّة بصورة جماعيّة الاعتمادَ على نفسها في توفير الموارد الغذائيّة، فهي لا تنتج وتتبادل لتوفير المواد الغذائيّة لسكانها بصورة جماعيّة» [٤].

(١) عبد الفضيل، ١٩٧٩م، ص ٧٨.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٧٦.

(٣) النجفي، ٢٠١١م، ص ٢٢ و ٢٣.

(٤) تـوما، ١٩٨٧م، ص ٢٢٥.

ورغم أنّ المركزيّة التي اتّبعتها الدولة في عصر الإصلاح والتنظيمات التغريبيّة أفادت في الحفاظ على الملكيات الصغيرة فيها، فقد كان للتغريب سلبيّات ضخمة، إذ «أدّت برامج الإصلاح هذه إلى تسارع معدل التّدمير العثماني بشكل يدْعو للعجب؛ لأنّها مزّقت روابط الولاء من جانب رعاياها المسلمين الذين تمتعوا بالامتيازات زمنًا طويلًا على حين وتّرت العلاقات بين المسلمين والمسيحيين العثمانيين، واندلعت موجات هائلة من القلاقل الريفيّة والمدنيّة بحيث هزّت الدولة من أساسها، وجعلت ولايات بأكملها دولًا مستقلّة»[١]، وبالطبع لم يكنْ هذا ما ترغب فيه الدّولة عندما حاولت مدّ سلطاتها إلى مجالات الاستقلال الذاتي الذي تمتع به الريف قرونًا طويلة، إذ كانت تطمح إلى فرض سيطرتها على الأرض والفلاح والإنتاج لزيادة الموارد الزراعيّة مما أدّى إلى مقاومة الأعيان التّقليديين هذه المحاولات لتجاوز نفوذهم سواء من جهة الحكم المركزي أو إدارة الديون العموميّة التي أضعفت سلطتهم بصفتهم ملتزمي ضرائب، كما أدّت محاولات جمع الضرائب من الفلاحين في شرق أوروبا إلى تمرّدهم ممّا أدّى إلى تدخّل الدول الكبرى واستقلال البوسنة والهرسك وبلغاريا[٢]، وقد اتخذت هذه الصّراعات صفة النزاعات الدينيّة لأنّ الفلاحين في البوسنة كانوا من المسيحيين والملاكين من المسلمين، ولعلّ هذا هو السّبب فيما لاحظه كواترت، دون تفسير، من تناقص الاضطرابات الاجتماعيّة بين ستينيّات وتسعينيّات القرن التّاسع عشر في كلّ من الأناضول والبلاد العربيّة، فالتدخلات الغربيّة كان تتمّ بسهولة أكبر بواسطة الأقليات المسيحيّة حتّى ولو كان الأمر ضدّ إصلاحات تغريبيّة حتى لا تؤدّي إلى زيادة قوة الدولة الإسلاميّة، وإن وجود الحجم الكبير للأقلّيات المسيحيّة، نسبة إلى عدد سكان الدولة الإجمالي، في البلقان، أتاح الفرص الأهم لهذه التدخلات.

---

(١) إينالجيك، ٢٠٠٧م، ج ٢، ص ٦٤٩.

(٢) نفس المرجع السابق، ج ٢، ص ٦٤٩ ـ ٦٥٤.

ومع ذلك لم تكنِ المركزيّة على غرار ما عرفناها في دول التجزئة، فقد وجدنا مشاركة المجالس القرويّة في تقرير الإعفاءات الجمركيّة على الآلات التي يحتاج إليها في الزراعة، ورغم إلغاء هذه الإعفاءات في سنة ١٨٨٥م، فإنّها عادت بضغوط المجالس سنة ١٨٩٠م، وهذه صورةٌ لا تتّفق مع شدّة المركزيّة التي التصقت بالدولة العثمانيّة آنذاك، وفيما بعد[(١)].

■ أراضي السّلطان عبد الحميد الثاني:

يشير كواترت إلى أنّ السّلطان عبد الحميد استحوذ على أراضٍ شاسعة في الشام والعراق باستخدام طرق عديدة تراوحت بين الشّراء والقسر، وأنه كان يمتلك في أوائل تسعينيات القرن التاسعة عشر ما يقارب من ثلث الأراضي المزروعة في ولاية بغداد، وأنّ هذه الضياع في الشام والعراق كانت تدار بشكل جيد ويقوم العساكر بتصميم وبناء أعمال الرّي وصيانتها وجمع الإيجارات والضّرائب، وكان المزارعون يلقون معاملة حسنة للبناء في الأرض ويتلقّون مكاسب عديدة كالقروض دون فوائد والإعفاءات الضريبيّة والإعفاء من التجنيد، وكانوا يستأجرون الأرض أو يزرعونها بنظام المحاصصة، وقامت القبائل باستغلال بعض الأراضي كما كانت تفعل قبل أن يتملّكها السلطان، وأنّ ملكيته «قد أدّت بدورها إلى تحسّن الأمن وشجعت الاستقرار وحفزت المزيد من الإنتاج» وكانت العشور المجموعة تذهب إليه شخصيًّا، وليس إلى خزانة الدولة[(٢)].

وينقل عيساوي عن محمود كرد علي في خططه أنّ السّلطان عبد الحميد كان «من أقدر السلاطين على تملّك الأرضين وجمع الثروة فقد تملك لشخصه شرق حمص وسلميّة نحو مليون هكتار من الأرض تشمل... وعمّر فيها نحو مائة وعشرين قرية ومزرعة... وتملك في أنحاء حلب نحو ٥٠٠٠٠٠ هكتار... واقتنى أيضًا سبع قرى في حوران... كما اقتنى بيسان وبضعَ قرى بالقرب منها، وكان يوطّد الأمن في هذه

(١) Shaw، ٢٠٠٢م، ج ٢، ص ٢٣٢.

(٢) إينالجيك، ٢٠٠٧م، ج ٢، ص ٦٣٩ ـ ٦٤٠.

المملكة الخاصّة والواسعة، ويعفي المزارعين المستأجرين من الجندية، ويحميهم من تعدّي أرباب الوجاهة، ويسلفهم المال بلا ربا حتّى عمرت تلك الأنحاء بعد أنْ كانت منازل للعربان يعيشون فيها فسادًا»(١)، وهو ينقل عن كرد علي الذي لم يكن بالمناسبة من أنصار السّلطان عبد الحميد.

وعند حديثه عن أنواع ملكيّة الأراضي في العراق يقول «ب- الأراضي السَنيّة أو المدورة: هي الأراضي التي كانت في معظمها ملكًا للسّلطان عبد الحميد بوسائل مشكوك فيها أحيانًا، وعلى كلٍّ، ما كاد يحصل على هذه الأراضي حتّى تولى رعايتها جيدًا، وذكراه موضع تقدير كبير في العراق كنموذج للمالك الذي كان أبًا لقومه، وهكذا يبدو نفس الرجال بصورة مختلفة في مواقف مختلفة»(٢).

وفي فقرة تستندُ إلى تقارير بريطانيّة يقول الدكتور وميض نظمي: «يبدو أنّ الأراضي السنيّة كانت تتمتع بمزيّة خضوعها لإدارة كفؤة، بالإضافة إلى كوْن شروط التّسليف والتأجير مقبولة لدى المزارع»، فقد ورد في تقارير الإدارة البريطانيّة أنّ هذه الأراضي السنيّة، وهي ممتلكات خاصّة للتاج، كانت تدار بطريقة فعالة جدًّا، وكانت «تشغل نسبة غير قليلة من سطح الأرض في العراق، وتضمّ عددًا كبيرًا من أجور الأراضي» وكانت غالبًا ما تكتسب بطرق مشبوهة «ولكن بعد الحصول عليها كانت توجه إليها عناية فائقة» وكان المستأجرون يشجعون، عن طريق السّلف وأساليب أخرى، على الشّعور بأنّ المالك «كان مهتمًّا شخصيًّا برفاهيتهم وأنه في الوقت الذي يحصل على حصةِ الأسد من المحصول فإنّه كان قادرًا أيضًا على إظهار كرم معقول في بعض المناسبات، وكان ملّاكًا مجتهدًا ومتنورًا» ومضى التقرير إلى حدّ القول بأنّ «الشعبيّة الشخصيّة التي يتمتّع بها السلطان عبد الحميد في العراق والإجلال الذي لا يزال

---

(١) عيساوي، ١٩٩٠م، ص ٤٩١.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٥٣٠.

يحيط باسمه، يعودان إلى حدّ كبير إلى الطريقة التي كانت تدار بها أملاكه السنيّة»[١]، والتقرير المذكور في النّص من سنة ١٩١٩م بعد خلع السلطان بعشر سنوات.

ويذكر الدكتور زكريا قورشون إجراءات مماثلة اتّخذها السلطان نحو أراض في الإحساء بالجزيرة العربيّة، وذلك بتسجيل مساحات منها لخزينة الماليّة مقابل مبالغ معينة، ثمّ نقلها للخزينة الخاصة، ويلمح للانتقادات التي وجهت لهذا الأسلوب ويعقب قائلًا: «ولكن يبدو أنّ مراقبة هذه الأراضي كانت عمليّة غاية في الصعوبة بسبب بعدها، ولذلك اتّبع فيها الأسلوب المذكور، وأمكن إعمارها لسنوات طويلة»[٢].

هذه المعاملة التي لقيها مزارعو السّلطان تدعو إلى المقارنة بما كان يلاقيه عمال السخرة في ضياع الخديوي إسماعيل الذي كرّس جهوده للاستقلال عن الدّولة العثمانيّة، وفي هذا الموضوع يقول هرشلاغ: «بينما كان العمال في أعمال قناة السويس، أو على الأقلّ جزء منهم، يتقاضون أجورًا، وإن كانت منخفضة جدًّا، إلّا أنهم في أعمال السّخرة لإسماعيل كانوا يعملون مقابلَ لا شيء سوى طعام رديء، وكان هذا الوضع يحطّم قدرتهم على العمل، بينما أتلفت في نفس الوقت مزارع الفلاحين المهملة..»، ثمّ يستشهد بنصّ للسّير وليام ديلكوكس يصف فيها أعمال السّخرة التي شهدها سنة ١٨٨٣م[٣]، وهذا التاريخ بعد عزل إسماعيل ومجيء الاحتلال البريطاني.

ولو عدنا إلى أملاك السّلطان عبد الحميد التي أثارت عليه الهجوم، نجد دراسة خاصّة قام بها الأستاذ أمين أبو بكر عن «ملكيّة السلطان عبد الحميد الثاني في فلسطين» في الفترة الممتدّة بين ١٨٧٦م– ١٩٣٧م، ويهمّنا الحقائق التالية:

تجاوزت ملكيّة السّلطان البالغة ٢,٥ مليون دونم كلّ الملكيات التي شهدتها فلسطين في العصر الحديث، هذا في فلسطين، أمّا مجموع أراضيه في الدولة العثمانيّة

---

(١) نظمي، ١٩٨٦، ص ٢٦٠ ـ ٢٦١.

(٢) قورشون، ٢٠٠٥م، ص ٢٣٦.

(٣) هرشلاغ، ١٩٧٣م، ص ١٤٧.

فبلغ ٥٠ مليون دونم، وبعض المصادر تقدرها بنحو ٦٤ مليون دونم موزّعة على الشام والعراق والقسم الأوروبي من الدولة، وقد تركّز ثلاثة أخماس هذه الأراضي في سوريا وفلسطين، وكان خمسُها في العراق والباقي في أوروبا، وكان الدّاعي إلى اللجوء إلى ذلك أسباب عديدة تلخّصت في نظام الإلجاء الذي كان يهدفُ إلى حماية المزارعين من الظّروف الصعبة كتراكم الضرائب وغارات البدْو وتعسّف الملتزمين، وتقديم الامتيازات لهم كالقروض بلا فوائد والإعفاء من الخدمة العسكريّة وتخفيض الضرائب.

وأمّا عن نسبة ما يقدّم للسّلطان فيؤكّد الباحث أنها كانت خمسَ المحصول فقط، وهي «نسبة قليلة إذا ما قُورنت بحجم الضرائب المترتبة على الإنتاج».

أمّا السّبب الثاني لسياسة التملّك السلطاني فهو محاولة إعمار المدن والقرى التي تعاقبت عليها النوائب الطبيعيّة كالأوبئة والزلازل والآفات الزراعيّة وتقلبات الطقس والحرارة، والبشريّة كالحرب الأهليّة وغزوات البدو والثّورات على الحكم المصري (١٨٣١م- ١٨٤٠م) وضعف السلطة العثمانيّة، وقد أدّت سياسة الإعمار إلى إعادة الحياة إلى ٢١ موقعًا وإنشاء ٢٩ موقعًا جديدًا، ولمّا تعرضت هذه السياسة للتهديد لجأ السلطان عبد الحميد إلى وضع يده على مساحة واسعة لتشجيع المزارعين على العودة إليها.

والسّبب الثالث هو محاولة التصدّي للتمدد الاستعماري «وكان وضع اليد على الأرض وتحويلها إلى جفتلك سلطاني من بين الأساليب التي اتّبعها السلطان ووكلاؤه في مقاومة الحركة الصهيونيّة والقوى الأجنبيّة المتنافسة على التملك الأراضي»، ومن ذلك وضع اليد على قرية رفح لمقاومة الاستعمار البريطاني في مصر، وكان بناء مدينة بئر السّبع موجّهًا نحو هذه الغاية أيضًا، ولكن وفقًا لأسلوب الإعمار سابق الذكر.

والسّبب الرابع هو العمل على حقن الدّماء عن طريق وضع اليد على الأراضي المتنازع عليها لوقف إراقة الدّماء حولها، وذلك بتسوية الخلافات بين الأطراف المتنازعة.

ويورد الباحث مثلًا موثّقًا عن فشل وكلاء السّلطان في الحصول على أراض من حمولة الضراغمة في بلدة طوباس، وذلك بعد المصادقة على تسجيلها، ولكنّهم رفعوا قضيتهم في محكمة التمييز «فحصلوا على قرار يقضي برفع اسم السلطان بعد أن سجلت على اسمه في سجلّات الطابو»، وهو ما يرويه أيضًا الباحث عادل مناع[1]، وهو ما لا يمكن حدوثه في دولة مركزيّة كالتي وصفت في الدراسات.

ويخلُص الباحث أبو بكر إلى أنّ وضع أراضي السلطان تحت إلجائه «بهدف تثبيت أركان العمران ودفع عجلة الاستثمار فيها وحمايتها من الأطماع الأجنبيّة لم يخرجها من قبضة الخزينة؛ بل كان ذلك هو تأكيد على أنها أراض أميريّة ملك للخزينة وأنّ مزارعتها وفلاحتها ونقل حقوق التصرف فيها حقّ كان من حقوق رعاياه، وقد بدأ ذلك يترسّخ بمرور الزمن، والتقادم، ووجب عليه حمايتهم والسّهر على شئونهم بموجب القواعد الفقهيّة ولهذا لم نلمس أيّة إشارة تدلّ على أنه أقطع خاصّته أو باع مترًا واحدًا منها، أو جنح إلى وقفها على ذريته..»[2].

---

(١) مناع، ١٩٩٩م، ص ٣٣١، هامش رقم ٣٢.

(٢) أبو بكر، ٢٠٠٣م، ص ٢٢١ ـ ٢٤٦.

البابُ الثّالث

الصّناعـة

ينتقد المؤرخ دونالد كواترت اتجاهًا غلب زمنًا في عمليّة التأريخ للدولة العثمانيّة وجعل الصناعة الآليّة على الطّريقة الغربيّة هي الصّناعة الوحيدة المعترف بها[١]، وذلك في كتابه عن الصناعة العثمانيّة في زمن الثورة الصناعيّة، وفنّد هذا الرأي وأوْضح أن الصناعة كانت نشاطًا ملازمًا للزراعة التي اتخذها كثير من الباحثين صفة حصريّة للمجتمع العثماني، وينفي الانطباع السائد عن اضمحلال الصناعة العثمانيّة في القرن التاسع عشر، ويعزوه إلى شيوع الربط بين التطور والمصانع الكبيرة في الغرب، حيث كان يُنظر إلى المصنع الكبير بصفته شرطًا رئيسيًّا للتقدّم الذي سيسود لا محالة، ولهذا صارت الصناعات الصغيرة تعدّ غير حديثة ومنافية للتطور، ولهذا لا أهميّة لها، ويوسّع كواترت من منظوره للصناعات العثمانيّة فينفي أن تاريخها في القرن التاسع عشر كان تاريخ نقابات مضمحلّة، وفشل في تقليد تقنية مصانع مانشستر في بريطانيا، وتداعي الحرف اليدويّة مقابل الصناعات الأوروبيّة ذات الكفاءة، ورغم انهيار بعض الصناعات العثمانيّة، فقد اجتازت صناعات أخرى التحولات وازدهرت إلى قيام الحرب الكبرى الأولى، كما ظهرت صناعات جديدة أخرى ونمت نموًّا حادًّا في القرن التاسع عشر، وكان الخطأ الذي ارتكبه المؤرّخون الغربيون وتبعهم في ذلك المؤرّخون الشرقيون أنهم ركزوا على فئة المصانع الكبرى، وأهملوا شبكات التصنيع المنزلي، والتي يشارك فيها صغار المنتجين، وحيث أن المصانع العثمانيّة الكبرى كانت قليلة، فقد استنتج المؤرخون أنّ الصناعة في الدولة العثمانيّة كانت تسير في طريق الاضمحلال، ولكنها في الواقع كانت «منتعشة،

(١) Quataert، ٢٠٠٢، ص ١٠ – ١١.

وخلّاقة، ومتنوّعة وتتطور»[١]، ورغم ضعف الدولة العثمانيّة ومن ثمّ عدم قوة اقتصادها وعدم قدرته على الصّمود باستقلاليّة كالتي توفّرت في زمن قوة الدولة، وأنها الآن صارت تعمل بموازنة متطلبات طموحاتها مع متطلّبات الظروف الدوليّة، فإنّ اقتصادها كان يحقق إنجازات وتطورات هامّة وتقدمًا حتى على الهيمنة الأجنبيّة في هذه الظّروف، كما حدث في أحد الأمثلة عندما انتقلت ملكيات معامل الحرير من الأيدي الأجنبيّة إلى الأيدي العثمانيّة بمرور القرن التاسع عشر[٢].

وأشار إلى أنّ هذا النشاط الصناعي كانت له دوافع تتعلق بالمعيشة والتجارة في نفس الوقت[٣]، وفي هذا السياق يدعو عيساوي[٤] إلى عدم المبالغة في تصوير تراجع هذه الصناعات التي يصفها بأنها كانت تزود السكان بمعظم متطلباتهم من السلع المصنعة، ويقول إنّ عدم توفر المواصلات أتاح لهذه الحرف النجاة فترة طويلة من الزّمن في المناطق الداخليّة أكثر من المناطق الساحليّة؛ لأنّ السلع الغربيّة المصنعة لم تصلها بسهولة، ولهذا فإن سرعة وامتداد الدّمار يجب ألّا يبالغ فيهما.

رأينا- فيما سبق- أنّ الصناعة في الدولة العثمانيّة ظلّت تضاهي مثيلاتها العسكريّة وغيرها في أوروبا إلى بداية القرن التاسع عشر، ولكنّ الدولة آنذاك لم تكن قد تحوّلت عن استخدام القوى البشريّة والحيوانيّة في تشغيل آلاتها إلى استخدام قوّة الماء والرياح، أي لم تكن قد ولجت عصر الثورة الصناعيّة التي كانت أوروبا قد دخلته لتبدأ عصر تطوير قدراتها الذي استمرّ إلى يومنا هذا.

حاولت الدّولة العثمانيّة السير في طريق التصنيع الآلي في عصر التنظيمات الخيريّة، وأنشأت الحكومة بالفعل في أربعينيّات القرن التاسع عشر مجموعة من المصانع في

---

(١) Quataert، ١٩٩٢، ص ٣-٤.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٤ و ٥٦.

(٣) Quataert، ٢٠٠٢، ص ٢.

(٤) Issawi، ٢٠١٠، ص ١٥١- ١٥٢.

إستانبول لتلبية حاجات الجيش بشكل خاص، ولكنّ هذه المحاولات كانت بحاجة لدعم مستمرّ من الحكومة التي لم تكن في ذلك الوقت قادرةً على مواجهة ذلك مما أدّى إلى إفّلاس هذه البدايات[١]، ولكنّ المؤرخيْن شو يذكران أنّ هذا الفشل لم يستمر، إذ لم يقبل الساسة والمفكّرون العثمانيون أن تظلّ بلادهم متخلفة عن غيرها تزود الأجانب بالمواد الخام وتشتري بضائعهم الجاهزة، وقامت في عصر السلطان عبد الحميد الثاني تطورات عديدة في عدّة صناعات في الدولة منها صناعة السلاح والقماش والخزف الصيني والآجر والقرميد والزجاج والجلود والورق والخيوط والسجاد والحرير، وشارك القطاع الخاصّ في هذه النهضة فقامت مصانع صغرى إلى جانب الكبرى ووصل عددها حسب شو إلى ١٥٠٠ مصنعًا في نهاية حكم السلطان[٢]، ويورد أوين إحصاءاتٍ تتوسّع في إدخال المنشآت تحت اسم مصنع، وفي كلّ الأحوال يذكر أنّ «الأغلبيّة العظمى منها أنشئت أثناء فترتي السلطان عبد الحميد وتركيا الفتاة»[٣]، ويؤكّد عيساوي هذا التاريخ أيضًا[٤]، كما يتحدّث عن محاولات جادّة لحكومة تركيا الفتاة لدعم الصناعة بالحماية الضريبيّة والإعفاء من الضّرائب[٥].

ومن الجدير بالذكر أنّ الصناعة في غرب الأناضول قبل الحرب الكبرى الأولى سيطر عليها «أفراد من الأقلّيات المحليّة ومعظمهم من اليونانيّين والأرمن»[٦]، كما أنّ المصانع التي نشأت زمن السلطان عبد الحميد توزّعت على أنحاء الدولة، وكان منها في حلب والموصل من البلاد العربيّة، وهو أمرٌ يدلّ على التمازج الذي كان يطبع المجتمع العثماني بطابعه، فلم يكن فيه فواصل عرقيّة أو مذهبيّة أو دينيّة أو قوميّة كالتي نشأت فيما بعد.

---

(١) Kasaba، ١٩٨٨، ص ١٣٩.

(٢) Shaw، ٢٠٠٢، ج ٢ ص ٢٣٦.

(٣) أوين، ١٩٩٠، ص ٢٩٣.

(٤) Issawi، ٢٠١٠، ص ٢ و ١٥٠.

(٥) نفس المرجع السابق، ص ١٧٩.

(٦) أوين، ١٩٩٠، ص ٢٩١.

أمّا عن الصناعات الحرفيّة التقليديّة التي تحدثت عنها في بداية الباب فإنّ كواترت يرى أنها منحت تاريخ الصّناعة العثمانيّة في القرن التاسع عشر تعقيدًا وإبهارًا أكثر ممّا توحي به قصص الفشل الناتج عن غزو الصناعات الغربيّة، إذ تمكّن كثير من الصناعيّين من إعادة بناء صناعاتهم واستمرّوا في الوجود، وكان تأقلمهم النشط مع الظروف المتغيرة، وليس الانهيار؛ هو الصّفةَ المميزة لهذه الصناعات التي تمكن الإنتاج فيها من الوصول إلى «مستويات قياسيّة عالية في أوائل القرن العشرين»، وشهدت الدولة العثمانيّة ولادة صناعات جديدة حتى في قعر عمليّة الانهيار بين العشرينيّات وبداية السبعينيّات من القرن التاسع عشر، هذا وقد زاد الإنتاج نسبيًّا بعد ذلك «في كثير من القطاعات»، وبصفة مطلقة أيضًا سواء للسوق المحلي أو للأسواق الخارجيّة(١).

ويشير إلى أنّ هذه الأمثلة التي استخدمت تقنية بسيطة تؤكّد على حيويّة صغار المنتجين في الدولة العثمانيّة حيث كانوا ينتجون في الورش الصّغيرة والبيوت، وكانوا يبدعون ويتأقلمون بمرونة بشكل ملحوظ، كما ظهرَ ذلك في صناعات الغزل والصّباغة والحياكة، ولهذا فإنّ التأريخ للصناعة العثمانيّة في القرن التاسع عشر لا بدّ أن يشمل هذا المجال الذي لم يكن مرئيًّا، ولكنّه وظّف أعدادًا كبيرة من العمال وهو ما يعني أهميته البالغة، ومن الجدير بالذكر أنّ العمل في الورش الصّغيرة والبيوت كان إلى جانب أعمال البيت الأساسيّة وأعمال الزراعة في الحقول، مما يستوجب إعادةَ تعريف العمل والوظيفة لتشمل هذا الأداء المميز الذي ملأ فراغًا في الاقتصاد العالمي بسبب انخفاض الأجور التي كانت تدفع فيه بالإضافة إلى سرعةِ انتشار التأقلم مع نقل التقنيات البسيطة مما مكن هذه الصناعات من تلبية الحاجات المحليّة والخارجيّة بأسعار زهيدة كانت قوة تنافسيّة في السوق، ولو جمعنا كلّ هذا مع ما تميّزت به الدولة العثمانيّة من حرص شديد على استقلالها عن الغرب وتمكّنها من الحفاظ على درجة من هذا الاستقلال حتى في أصعب فتراتها وآخر أيامها، وما تميزت به الصناعات العثمانيّة

(١) إيناجيك، ٢٠٠٧، ج٢ ص ٦٦٨ – ٦٦٩.

من كفاح متواصل في قطاعات عديدة فشل بعضها ونجح كثيرٌ منها في الحفاظ على أسواقها واكتساب أسواق جديدة، مثل صناعات الأقمشة والحرير والسجاد والمطرزات، وهو ما جعل أصحاب المعامل العثمانيين مرنين ومبدعين ومجددين[1]، فإنّ ذلك يجبرنا على مقارنة هذه التجربة بتجارب آسيويّة ضخمة ومعاصرة تمكّنت من صعود سلم النهوض وتحقيق إنجازات كبرى بهذه المزايا نفسها، ولكنّ الفرق أنها لم تواجه العرقلة والتصدي والتدمير الذي واجهته التجربة العثمانيّة، كما أشار المؤرخ نفسه.

ويحاول كواترت تحليلَ الأسباب التي جعلت الدولة العثمانيّة لا تنجح في اقتباس التقنية كما نجحت اليابان، ويلاحظ ابتداءً أنّ النموذج الياباني فريد بين جميع الدول غير الأوروبيّة التي حاولت النهوض في القرن التاسع عشر، وأنّ النجاح الياباني شذوذ، ويجب ألّا يكون القاعدة التي يبنى عليها الاستنتاج، أما الفشل العثماني فكان هو القاعدة التي انطبقت على الغالبيّة العظمى من البلاد، وهو ما يجب البحث عن أسبابه في الظروف الدوليّة والمحليّة التي حدّدت طبيعة وسرعة ومدى نقل التقنية والمصانع الكبيرة، فالاقتصاد الدولي (الغربي) وضع قيودًا ومنح فرصًا وحدّد الإطار العام وشكل عمليّة النقل، وكان تقسيم العمل الدولي الذي ساد في زمن الانطلاقتين اليابانيّة والعثمانيّة قد أعاق العثمانيين، وسمح لليابانيين أنْ يصلوا إلى إنجاز المصانع الكبرى، ولكن كيف حدث ذلك؟[2]

يتساءل كواترت هل كانت علاقة الدّولة العثمانيّة المعادية تاريخيًّا لأوروبا قد جعلت الأوروبيين يعيقون نقل التقنية إلى العثمانيّين؟ ويجيب باستبعاد ذلك نظرًا لتدفق التقنية في القرن التاسع عشر على الدولة العثمانيّة من أوروبا، ولكن علينا أن نتفحّص هذه العمليّة لنرى أنّها كانت لا تنفصل عن الرؤية الأوروبيّة العامة للدولة العثمانيّة وسعْيها للحفاظ على هذه الدولة في حالة متأخرة وغرس الأسافين

(١) Quataert، ١٩٩٢، ص ٢٥ و ٤٠ و ٥٥ و٥٩.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٥٧-٥٨.

داخل جسدها للمساعدة على تقطيع أوصالها في اللحظة المناسبة، ولهذا فإن عمليّة نقل التقنية لم تكن تستهدف تقوية العثمانيين بقدر ما استهدفت إيجاد مواطئ أقدام للمصالح الغربيّة وتقسيم مناطق النفوذ بينها تمهيدًا للحظة الإجهاز على عدوتهم اللّدود عند الاتفاق فيما بين هذه المصالح، وفي ذلك تقول المؤرّخة ميري شيفير موسنسون إنّ الدول الأوروبيّة كانت ترجو أن تفسح لأنفسها مواطئ أقدام في الدولة العثمانيّة وترغب أن تزيد نفوذها على مراكز صنع القرار بواسطة هذه الوفود (التي ساعدت العثمانيين على تحقيق الإصلاحات في الشئون العسكريّة المتنوعة)، وإن قيام الدولة العثمانيّة باستدعاء وفود من عدة مصادر استهدف تجنّب الاعتماد على مصدر واحد، ويجب أن نتذكر أنه في ظلّ استمرار قدرة الكيان العثماني على الصّمود وبقاء الخلاف المحتدم بين الدول الكبرى على السياسة واجبة الاتباع تجاهه وعدم اتفاقها على تقسيم أملاكه فيما بينها؛ فإنه في مثل هذا السياق التنافسي كان الألمان والفرنسيون والإنجليز والإيطاليون والسويديون مستعدّين لإرسال وفود من المتخصصين إلى الدولة العثمانيّة [١]، وإن الدول الأوروبيّة كانت مهتمّة بزيادة حضورها في المشرق العثماني، وعبّرت عن رغبتها بالاستثمار في البنية التحتيّة التقنية في سبيل تقوية نفوذها في المنطقة، وإنّ العلم والتقنية كانا دائمًا من الأدوات الهامّة للدول العظمى وتمّ استخدام كليهما لفرض النفوذ بربطهما بدوافع لائقة كما تنقل موسنسون عن دانيال هيدريك [٢]، ويذكر برنارد لويس نفس النقطة التي تذكرها موسنسون عن السعي الأوروبي لموطئ القدم في الدولة العثمانيّة بمثل عملي وهو أن السياسة الفرنسيّة مثلًا بعد قيام الثورة الفرنسيّة كانت تستهدف استقطاب الدعم العثماني حيث كانت الدولة العثمانيّة «لا تزال في وضع لا يُستهان به»، وفسّر في هذا الإطار المساعدات التقنية التي قدمتها فرنسا للعثمانيِّين آنذاك [٣]، وتشير موسنسون أيضًا

(١) موسنسون، ٢٠١٩، ص ٢٢٠.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٢٤-٢٤١.

(٣) لويس، ٢٠١٦، ص ٨٦.

إلى عمليات التجسّس التي قام بها المبعوثون الأوروبيون بالقول إنّ بعض الخبراء خدموا بصفتهم عملاء مزدوجين: إذْ في الوقت الذي خدموا فيه العثمانيين فإنهم كتبوا التقارير عنهم إلى الأوروبيين الذين أرسلوهم [١]، وهو ما يؤكّد أنّ الأوروبيين لم يتركوا أهدافهم المعادية وهم يركّزون اهتماماتهم المرحليّة بالواقع العثماني القائم مع استمرار قضمه تدريجيًّا إلى أن حانتْ لحظة الضربة القاضية حين استجمعوا قواهم واتفقوا على تقسيم التركة العثمانيّة في الحرب الكبرى الأولى، وقد لاحظ نفس المؤرخ كواترت أنّه في الوقت الذي كانت فيه الدّول المشرقيّة تستخدم المنافسات الغربيّة لصالح اقتباس التقنية من الدول الأوروبيّة، فإنّ قربها من أوروبا جعلها هدفًا سهلًا للصناعات الأوروبيّة، مما جعل محصّلة ذلك في غير صالح التدفق التقني.

وعن العوامل الداخلية يشير كواترت إلى أنّ سياسة الدولة العثمانيّة ظلت متردّدة بشأن فرض الحماية الجمركيّة على صناعاتها، مما أضرّ بهذه الصناعات، ويربط هذه السياسة بجذرين: السياسة التقليديّة للدولة من جهة، والانبهار بعظمة وقوّة بريطانيا مع الربط بين ذلك وسياستها التجاريّة الحرة، حيث اعتقد كثير من الساسة العثمانيين بأهميّة تحرير التجارة لتحقيق النهوض، وإنّ هذا التقليد الأعمى لظروف الغرب المختلفة عن ظروفنا هو الذي سيسم التغريب بطابعه منذ ذلك الوقت دون الاعتبار بالتجارب الفاشلة المستمرّة، ولن يجدي بعد ذلك الإصرارُ على فرض الحماية إذ ستفشل هذه المحاولاتُ في مواجهة الإصرار الغربي على الوصول إلى المستهلك العثماني، ويبدو العامل الدولي واضحًا هنا بشكل جليّ [٢]، وهو ما يؤكّد أنّ الأهداف الغربيّة كانت ترجح مصالح الغرب ولم يكن نهوضُ المشرق على سلّم الأولويات كما ظنّ التغريب منذ ذلك الوقت.

كانت النخبة العثمانيّة الحاكمة في ذلك الوقت تظن أنّ إنقاذ الدولة يكون بتطبيق المركزيّة وتوسيع الطبقات البيروقراطيّة العسكريّة والإداريّة، ولم يكن الاقتصاد هو

(١) موسنسون، ٢٠١٩، ص ٢٢١.

(٢) Quataert، ١٩٩٢، ص ٥٨.

مجال الاهتمام الرئيسي، خلافًا لما حدث في اليابان، ولم يتحدّد حتى الآن طبيعة القرار الذي اتّخذ بالسير ضمن سياسة التجارة الحرة البريطانيّة، هل كان اختيارًا متعمدًا أو مجرّد نتيجة طبيعيّة للجوّ الثقافي السائد آنذاك، فقد دفع العثمانيون الثمن بنموّ الاقتصاد بدلًا من التطوّر الصناعي الذي حدث في التجربة اليابانيّة [١].

كانت المصانع الكبرى التي أنشئت في الدولة العثمانيّة تهدف إلى إمداد الحكومة بحاجاتها، مثل أسلحة وملابس الجيش، وليس إلى تحقيق تطوّر اقتصادي، أمّا المصانع التي بنيت برأسمال خاصّ فكانت تزود العاصمة والموانئ بحاجاتها، أو تعدّ بضائع للتصدير مثل الصوف والحرير والتبغ، وتمكن المواطنون العثمانيون من تشغيل هذه المصانع، ولكن الاهتمام بها خبا مع انتشار التقنية البسيطة والتي دعّمها قلّة رأس المال المطلوب لإنجازها في وقت كانت الدولة العثمانيّة تعاني فيه من نقص التمويل، كما أنّ هذه التقنية حصلت على الدعم الخارجي لأن منتجاتها موجّهة للمستهلك الأجنبي الذي قدّم الفوائض الماليّة التي أدّت إلى مزيد من التمدد الصناعي الأوروبي [٢].

ومع ذلك فقد كان لمجمل التّجربة الصناعيّة العثمانيّة نتائج جيدة في مجال كبح الاعتماد على الخارج كما ذكرت في باب التجارة، ويمكن استخدام هذه الدّروس النفيسة في العبر التاريخيّة، ويلاحظ باموك أن الصناعة العثمانيّة التقليديّة والحديثة في مجال النسيج أظهرت ما سماه مقاومة للاضمحلال، وتطورت في الفترة الممتدة بين سنة ١٨٨٠ واندلاع الحرب الكبرى الأولى (١٩١٤)، وساهمت في كبح الاعتماد المتزايد على الخارج وسايرت التطوّر في الطلب الداخلي، وأنّ النسيج اليدوي الوطني توقف عن الاضمحلال بل تضاعف إنتاجه في تلك الفترة [٣]، ويلاحظ أوين عند الحديث عن توسع التجارة مع أوروبا في الفترة ١٨٠٠ - ١٨٥٠ إمكان إثبات أنّ صناعة

(١) نفس المرجع السابق، ص ٥٨-٥٩.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٥٩.

(٣) Pamuk، ١٩٨٧، ص ١٠٨ و ١١٨، وأيضًا: أوين، ١٩٩٠، ص ٢٩٣.

النسيج السوريّة أظهرت مقاومة ملحوظة ، وأنّ أي تناقص كان يعقبه على الفور تقريبًا انبعاث جديد ، وأنّ معظم مَن كتبوا عن مصر والأناضول أيضًا يعترفون بأنّ إنتاج الأقمشة في القرى ظلّ مستمرًّا طوال القرن التاسع عشر لأسباب منها عدم قدرة الصناعة الأوروبيّة على محاكاة الأنماط والأساليب المحليّة التي لم يكن من الممكن تقليدها بالآلات، بالإضافة إلى قدرة الصناعات المحليّة على محاكاة الصناعات الخارجيّة [١]، ويضرب مثلًا عند الحديث عن سوريا بين ١٨٨٠ - ١٩١٤ بمدينة حلب التي يتّضح من حساباتها التقريبيّة أنها كانت تنتج في سنة ١٩٠٦ ما لا يقلّ عن ضِعف ما تستورده، من حيث القيمة ، ويعزو ذلك إلى قدرة الصناعة المحليّة على إيجاد أسواق جديدة في سوريا بالإضافة إلى قدرتها على استعادة أسواق قديمة كانت قد خسرتها لصالح المنافسة الغربيّة [٢].

ولكلّ ما سبق لم يكن من العجيب أن تتعثّر عمليّة الاندماج بالسوق الغربيّة وأن يشهد هذا الاندماج فتراتِ تراجع بعد فترات التّسارع الأولى التي ميزت الأحداث بعد فشل التصنيع الحديث الأوّلي، وأن يتوقف هذا التّسارع منذ ثمانينيّات القرن التاسع عشر[٣] بالترافق مع التطور الداخلي[٤].

لم يكن الغربُ غائبًا عن هذه التطورات، ولم تسعده هذه الصورة فوجدناه يعمل على محاربة الإصلاح والتّنمية في الدولة العثمانيّة في الجانب الصناعي كما عمل على ذلك في جوانب أخرى حيّة تعارضت مع مصالحه، ولم يكتف الغربيون بالإحجام عن الاستثمار في الصناعة كما استثمروا في المواصلات وغيرها من الاستثمارات التي تعود عليهم وبصورة راجحةٍ بالفوائد، في الوقت الذي لم يهتموا بتطوير صناعة عثمانيّة

---

(١) أوين، ١٩٩٠، ص ١٣٥ - ١٣٦.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٣٦٣.

(٣) Pamuk، ١٩٨٧، ص ١٣.

(٤) نفس المرجع السابق، ص ٣٧ و ١١٨.

تنافسهم[١]، فلم يكتفوا بذلك وقاموا باستخدام ورقة الامتيازات الأجنبيّة لمحاربة الصناعة الوليدة ومنع الدولة العثمانيّة من حمايتها بواسطة وضع رسوم على الواردات أو زيادات أسعار المواد الأوليّة المصدرة للخارج[٢]، ويلاحظ في هذا المجال أن الغربيين كانوا بذلك يحرّمون على غيرهم ما أباحوه لأنفسهم في مراحل نشوء صناعاتهم[٣]، ويصرح المؤرخان شو بأنّ الغرض من استخدام ورقة الامتيازات الأجنبيّة هو إبقاء العثماني في مكانه أي إعاقة تطوره وتقدمه إلى الأمام[٤].

لم تستسلم الدولة العثمانيّة لواقع الضعف الذي سيطر على صناعتها بفعل الضرائب، فاَتخذت خطوات عديدة لإلغاء الآثار السلبيّة للامتيازات الأجنبيّة ومعاهدات التجارة الحرّة، وقد سبق الحديث عن ذلك في باب التّجارة، ويلاحظ كواترت أنّه لم تسيطر دولة غربيّة واحدة على عمليّة تزويد العثمانيين بالتقنيّة، وكان لها عدة مصادر من كلّ أوروبا بالإضافة إلى أمريكا، مما مكّن الدولة العثمانيّة من المحافظة على استقلالها وإدارة المنافسات الأوروبيّة لصالح هذا الاستقلال واختيار الأنسب لنفسها منها[٥].

أمّا دول الاستقلال والتجزئة فقد استمرّت الأوضاع الصناعيّة فيها بالتراجع لأنّ الغرب هو الذي صنع هذه الدّول، وسيطر على مجريات الأمور فيها بأكثر مما كان مسيطرًا على أحوال الدولة العثمانيّة زمن ضعفها، ومازالت هذه الدول تعتمد

---

(١) يمكن مراجعة Kasaba، ١٩٨٨، ص ٦، وأيضًا Issawi، ٢٠١٠، ص ١٧٧، وأيضًا باموك، ١٩٨٧، ص ٦٧ للاطلاع على الدور المحدود الذي أداه الأجانب والمؤسسات المصرفيّة الأجنبيّة في دعم الصناعة العثمانيّة.

(٢) Shaw، ٢٠٠٢، ج ٢ ص ٢٣٦.

(٣) للاطلاع على جوانب من الحمايّة التي فرضت في بلاد أوروبا وأمريكا يمكن مراجعة: Kasaba، ١٩٨٨، ص ١٠٧، وأيضًا: Pamuk، ١٩٨٧، ص ١١ و ١٩، وأيضًا: Issawi، ٢٠١٠، ص ١٥٠، وأيضاً: هوبزباوم، ٢٠٠٨، ص ٨٠ – ٨٤، وأيضًا: محيو، ٢٠١٠، ص ٧٥.

(٤) Show، ٢٠٠٢، ج ٢ ص ٢٣٦.

(٥) Quataert، ١٩٩٢، ص ٤٠.

على الخارج والغرب منه بصورة خاصّة، في الحصول على احتياجاتها من البضائع المصنّعة، وقد رصد كثير من الخبراء الاقتصاديين هذا الفشل الصناعي لدول التجزئة[٦]، وعزاه الأستاذ صلاح العمروسي إلى هيمنة وصفات صندوق النقد الدولي والبنك الدولي التي فرضت على البلاد المتخلفة ودعت إلى انسحاب الدولة من ساحة التخطيط الاقتصادي وترك يد السوق الخفيّة تقود التنمية عن طريق التجارة الحرة[٧]، وهي نظريّة تدعو إلى تخصّص كلّ بلد في نشاط محدد للحصول على النقد الذي يمول به حاجاته، ولو كان هذا النشاط هو تصدير مادة أوليّة مما سيحقق الرخاء لجميع الأطراف، وبهذا تعد بأن النقيصة (أي التخلف الصناعي)، يمكن أن تتحول إلى ميزة تتحقق منها المكاسب ، ويصنف الأستاذ عبد السلام أديب وضع بلادنا ضمن التقسيم الدولي الجديد للعمل، وهو قائم على مصالح جديدة للبلدان الصناعيّة المركزيّة يمنح بموجبه تصنيع هامشي للبلدان النامية مع سيطرة غربيّة على عمليات التمويل والتسويق والتقنية، وذلك بواسطة الشركات متعددة الجنسيات التي تستفيد من إمكانات العمل في البلاد المتخلفة دون تركها تعمل بحريّة لتنمية ذواتها ولكن بواسطة برامج التكيف الهيكلي الذي يفرضه البنك الدولي وصندوق النقد الدولي[٨].

ولهذا نرى أن البلاد العربيّة التي كان يؤمل بأن التصنيع سيتحقق لا محالة فيها، كما كتب الدكتور توما في أواسط ثمانينيات القرن العشرين ووضع شروط هذا التحقق[٩]، لا تزال هذه البلاد تراوح مكانها وتزداد تبعيّتها الصناعيّة للغرب، وحتى ما ظهر فيها من صناعات لا تخرج عن التقسيم الدولي للعمل وعن هيمنة المصالح الغربيّة الكبرى، وكلّ محاولة تنمية قامت وهدّدت بالخروج عن الطوق المضروب

(٦) صايغ، ١٩٨٣، ص ٨١ - ٩٣.

(٧) العمروسي.

(٨) أديب، ٢٠٠٣.

(٩) توما، ١٩٨٧، ص ٢٠٥.

حول بلادنا تمّ ضربها بقوة السّلاح العنيفة لإعادتنا إلى عصر ما قبل الصناعة، ولعلّ المشهد الهزلي الذي وصلت إليه دولة التجزئة بعد الثورات العربيّة عندما أحكمت الأنظمةُ القديمة قبضاتها على السلطة وحاولت تسويق أنفسها بمشاريع صناعيّة وهميّة لمضاهاة ما تمّ إنجازه بعد أواسط القرن العشرين؛ يؤكّد حالة الفشل البنيوي لهذه الدول، وأن تطورها يسير من سيّئ إلى أسوأ، وأنها لا يمكن لها أنْ تنجز سوى الأوهام لتبيعها على بؤس مواطنيها الذين تحتار مواقفهم بين تصديق أوهام غزو الفضاء وعلاج الأمراض المستعصيّة وتحقيق الانتصارات المدوية، والرثاء العاجز عن تقديم حلول لقسوة هذا الانحدار، وبينهما عدم المبالاة بعدما استنفدتِ الشّعارات الفارغة قدراتهم على المتابعة.

البابُ الرّابع

التّعدين

كان التعدين في الدولة العثمانيّة تابعًا لنظام الالتزام في البداية، وهو نظام يُمنح فيه الملتزم حق الاستخراج والإفادة مما استخرجه مقابل ثمنٍ معيّن يؤدّيه إلى الدولة، ولأنّه يلتزم بدفع هذا المبلغ سُمي النظام التزامًا، ثمّ شُجع الأجانب على تطوير المناجم بسبب إمكاناتهم المتطوّرة، وذلك بمنحهم امتيازات تطوّرت حصة الدولة فيها مع مرور الزمن، ووصلت حسب قوانين صدرت سنة ١٨٨٧ إلى ٢٥٪ من قيمة المستخرج، هذا بالإضافة إلى ضرائب على الأرض، وذلك في وقت كان استثمار المعادن في الصّناعة محدودًا لعدم وجود الصناعات والمصانع الكافية لذلك[١]، ومع ذلك لا بأس من الاطّلاع على نموذج من نماذج تعامل العثمانيين مع المستثمرين الأجانب لنلقي ضوءًا على مدى ما أصابنا من تراجع في عهود دول الاستقلال والتجزئة.

وتمهيدًا لذلك أذكر بأنّه قبل اكتشاف النفط بصفته مصدرًا للطاقة، كان اعتماد العالم على الفحم، وكانت الدولة العثمانيّة مثل غيرها في هذا الاعتماد، وبخاصّة بعد تحوّل أسطولها من السفن الشراعيّة إلى السفن البخاريّة سنة ١٨٢٩ في عهد السّلطان محمود الثاني الذي أصدر أمرًا بالبحث عن مناجم فحم داخل الدولة لسد حاجتها المستجدّة، وبالفعل عُثر على حقول غنيّة في منطقة إيريجلي على البحر الأسود، وهي أغنى مناجم الشرق الأوسط قاطبة[٢]، ولكنّ استخراج الفحم أصبح فيما بعد عبئًا ثقيلًا على الدولة بسبب المصاعب الماليّة التي مرت بها وانتهت بإعلان إفلاسها سنة ١٨٧٥، بالإضافة إلى الحروب المتتالية التي فرضت عليها مثل حرب القرم (١٨٥٣-١٨٥٦) والحرب الروسيّة (١٨٧٧ - ١٨٧٨)، كما أن قلّة الخبرات العلميّة والفنيّة

(١) Shaw، ٢٠٠٢، ج ٢ ص ٢٣٤.

(٢) Quataert، ١٩٨٣، ص ٤١ و ٤٥.

المتوفرة لديها ساهمت في زيادة العبء، فهدّد كلّ ما سبق بإغلاق المناجم ووقف عمليّة استخراج الفحم لأن الدولة عجزت في النّهاية عن دفع ثمنه للمستثمرين المحليّين الذين استخرجوه، وباتت مهددة بانقطاع هذا الإمداد الحيوي[١].

كان لدى الدولة خيارات صعبة: إمّا الاعتماد على الاستيراد الخارجي بأموال القروض، أو تسليم المناجم للمستثمرين الأجانب، وقد فضلت الاتجاه نحو الخيار الدّاخلي بإعطاء المستثمرين المحليين مزايا وامتيازات للاستمرار في عملهم، وذلك في سبيل إغلاق باب التدخل الأجنبي في الشئون العثمانيّة، وتمثلت هذه المميزات بإعفاءات ضريبيّة وإعطاء الحقّ للمستثمر ببيع ٤٠٪ من إنتاجه لغير الدولة، وعمل في هذا المجال مستثمرون أتراك وغير أتراك من العثمانيين، وكانت نسبة ثلثي المناجم بأيدي عثمانيّة غير تركيّة[٢]، وهو أمر جدير بالملاحظة لتوضيح صورة من صور الانسجام الدّاخلي الذي كان سائدًا بيننا قبل تدخل الأيدي الغربيّة التي ما انفكت توجه تهم التعصّب للمجتمع العثماني.

استمرّت الدولة العثمانيّة معتمدة على الاستثمار المحلي سنوات عديدة ١٨٨٢ – ١٨٩٦، ولكن حجم الإنتاج لم يكن كافيًا، وذلك بسبب قلة الخبرة العلميّة والفنيّة المتوفرة محليًّا، بالإضافة إلى قلة وسائل المواصلات، مما أجبر الدولة في النهاية على اللجوء إلى خيار الاستثمار الأجنبي كي لا تظلّ معتمدة على الاستيراد الخارجي[٣]، فتحوّل امتياز الاستثمار في منطقة إيريجلي إلى شركة إيريجلي الفرنسيّة، وقد حققت الدولة العثمانيّة أهدافها من هذه الخطوة التي يصفها كواترت بأنها كانت « نجاحًا كاملًا»[٤]، إذ حصلت على الفحم اللازم للأسطول بل زاد الإنتاج عن حاجتها مما جعلها تحصل على إيرادات إضافيّة من بيع بقيّة حصتها (٦٠٪) المخولة بالحصول

(١) نفس المرجع السابق، ص ٤٨.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٤٨.

(٣) نفس المرجع السابق، ص ٤٨.

(٤) نفس المرجع السابق، ص ٥١.

عليها من عقد الامتياز بواسطة شرائها بسعر تحدّده هي من الشركة، بالإضافة إلى موارد من بيع عقود استثمار لجهات أخرى غير الشركة الفرنسيّة السابقة، هذا إضافة للضريبة المفروضة على استخراج وشحن كلّ طن من الفحم.

أمّا الشركة الأجنبيّة فلم تحقق أهدافها المرجوّة، ويصف كواترت ظروف عملها بأنها كانت صعبة، وأن أرباحها كانت قليلة جدًّا إلى سنة ١٩١٣، وذلك لأسباب منها ما كان خاصًّا بها ومنها «العداء» الذي واجهته من النظام العثماني[١]، وهو ما يهمّنا، إذ ظلّ السلطان عبد الحميد طوال فترة حكمه متحفظًا من سيطرتها ومن منحها امتيازًا احتكاريًّا يرى فيه خطرًا على شركات المسلمين العاملة في هذا الميدان، محاولًا كسب هذا الاحتكار لجهة عثمانيّة، وكان هذا جزءًا من موقف عامّ معاد للتعدين الأجنبي في الإمبراطوريّة كلها[٢]، وتجسد هذا الموقف من شركة إيريجلي في عدد من الإجراءات والتشريعات التي حدّت من أرباحها ومن إمكانات تمددها، ومن ذلك:

١) الأمر الصادر سنة ١٩٠٠ والذي يمنع تجديد أو إصدار تصاريح استغلال معدني للأجانب قبل صدور قانون خاص بذلك.

٢) ورغم الاحتجاجات الأوروبيّة صدر سنة ١٩٠١ قانون ينقل صلاحية إصدار التصاريح من السلطات المحليّة إلى السلطة المركزيّة في استانبول[٣].

٣) رغم صدور قانون في سنة ١٩٠٦ فيه بعض المحاباة للأجانب فقد رفضت نظارة البحريّة إصدار تصاريح لبعض المولين الإيطاليين بالاندماج مع المشغلين المحليين في منطقة إيريجلي، كما عرقلت محاولة احتكار الشركة الفرنسيّة للمنطقة[٤].

---

(١) نفس المرجع السابق، ص ٥١.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٥٢ – ٥٣.

(٣) نفس المرجع السابق، ص ٥٢.

(٤) نفس المرجع السابق، ص ٥٣.

٤) كثيرًا ما كانت الشركة تشكو من السياسة الحكوميّة تجاهها، فمرة تشكو من رفض الحكومة دفع تعويض عن المصاريف الخاصة ببعض الإنشاءات، وأخرى من احتجاز رسوم ميناء زونجولداك لمدة اثني عشر عامًا، وثالثة من سماح الحكومة لبعض أصحاب الامتيازات الآخرين باستخراج الفحم من مناطق الشركة، ورابعة من تأخر نظارة البحريّة من تسليمها الميناء السابق الممنوح لها وفق عقد الامتياز، وذلك لمدة عام كامل[١].

٥) إجبار الشركة على الالتزام بتشغيل مواطنين عثمانيين إلّا في الوظائف التي تتطلب خبرة خاصة، مما أثر على أرباحها وأغلق الباب أمام حلم فرنسي بتأسيس مستعمرة في آسيا الصغرى، ولم يُجدِ الضغط الدبلوماسي الفرنسي رغم سطوته ونفوذه وإلحاحه في هذا المجال لأنه كان معاكسًا لأوامر السلطان ، وقد مُنع العمال الأجانب من الذهاب إلى المناجم، ورُحِّل مَن كان قد وصل قبل ذلك[٢].

٦) إجبار الشركة على توفير السكن والرعاية الطبيّة للعمال بما ينطبق على قوانين سنة ١٨٦٧ الخاصة بالعمل والتي لم تكن أصلًا في حسابات الشركة ولكنها أجبرت على الالتزام بها[٣]، وهنا أيضًا لم يتمكن النفوذ الدبلوماسي الفرنسي من إحراز مكسب لصالح الشركة على حساب العمال العثمانيين رغم ضخامة هذا النفوذ واتساع المصالح التجاريّة والماليّة الفرنسيّة في الدولة العثمانيّة[٤].

وهنا يقوّم كواترت عهد السلطان عبد الحميد في حياة شركة إيريجلي الفرنسيّة بالقول إنه نظام معادٍ وسجلّ مالي بائس تحسّن كثيرًا بعد ثورة تركيا الفتاة على السلطان سنة ١٩٠٨[٥].

(١) نفس المرجع السابق، ص ٥١.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٥٩.

(٣) نفس المرجع السابق، ص ٦١.

(٤) نفس المرجع السابق، ص ٦٩.

(٥) نفس المرجع السابق، ص ٥٤.

ولو قمنا بمقارنة ذلك بما حصل بعد قيام دول الاستقلال والتجزئة، لرأينا فرقًا شاسعًا، إذ كانت الدولة العثمانيّة تحصل على ٦٠٪ من الفحم المستخرج بأسعار تحدّدها هي لاستعمالاتها العسكريّة، وبشكل عام حصلت الشركات الأجنبيّة على أكثر من ثلثي إنتاج الدولة من الفحم والكروم والنحاس ومعادن أخرى بحلول سنة ١٩١٠[١] في زمن كان فيه التعدين في الدولة حقلًا محدودًا كما يقول المؤرخان شو[٢]، وكانت الدولة في آخر أيامها وزمن احتضارها، أمّا دول التجزئة فكانت مستسلمة منذ ولادتها مرت علاقتها بثرواتها النفطيّة بمراحل:

١) الامتيازات التي كانت الشركات الغربيّة تسيطر بواسطتها على النفط وتكتفي الدولة بفرض إتاوة مقطوعة في الوقت الذي تسيطر فيه الشركة على مجمل الإدارة والتسعير والتسويق والأرباح بما لا يعود بفائدة على أصحاب الثروة الحقيقيين[٣]، وفي هذه المرحلة اتسمت ثروات البلاد العربيّة بسمة الملك الشخصي للحاكم، وبرزت هذه الصورة في المساومة مع الشركات على المبلغ المدفوع للجيب الشخصي، وقد عبر موقف الملك عبد العزيز آل سعود عن هذه النظرة عندما قال إنه مستعدّ لإعطاء كل الامتيازات المرغوبة لأيّة جهة تدفع له مليون جنيه يحلّ بها مشاكله الماليّة[٤]، وكتب وزير الداخليّة الأمريكي في عهد الرئيس فرانكلن روزفلت، هارولد إيكس، إلى رئيسه عن ضخامة حقول النفط في الشرق الأوسط ومركزها في المملكة السعوديّة: وملكها ابن سعود يريد شيئين: مالًا ينفق منه وضمانًا يكفل استمرار العرش في أسرته، وأنّ الولايات المتحدة يجب أن تكون هي التي تمنحه المطلبَيْن ، وحصلت بالفعل على النّفط السعودي وفق اتّفاق وقعته مجموعة أرامكو مع الملك بنسبة

(١) أوين، ١٩٩٠، ص ٢٧٦.

(٢) Shaw، ٢٠٠٢، ج ٢ ص ٢٣٤.

(٣) صايغ، ١٩٨٣، ص ٧١ - ٧٢.

(٤) الإبراهيم، ١٩٨٠، ص ٩٩.

٢٥٪ لكلّ من شركات المجموعة الأربع، أي بنسبة ١٠٠٪ لأمريكا وذلك وفقًا لما كتبه طلعت الشايب في تقديمه لكتاب الاستشراق الأمريكي نقلًا عن محمد حسنين هيكل في كتابه عن حرب الخليج، كما ينقل أنّ الرئيس روزفلت أكد على وجوب أن تسيطر الحكومة الأمريكيّة على ما لا يقلّ عن ١٠٠٪ من نفط الشرق الأوسط(١) وهو ما حدث فيما يتعلّق بالمملكة السعوديّة، كما مرّ، حين استغلّ الأمريكيون رؤية الملك ونفذوا من خلالها.

ويصف عيساوي الصناعة التي نمت بهذه الصّيغ القانونيّة بأنها مثمرة وقليلة النفقة ومربحة للشركات التي تولّتها(٢)، ويمكننا هنا أنْ نقارن هذا بالموقف المعادي الذي وقفته الدولة العثمانيّة من الاحتكارات الأجنبيّة كما وصفه المؤرخ كواترت فيما سبق.

استغلّت الشركات الأجنبيّة حالة الفرقة والتجزئة لتنفرد بكلّ حاكم عربي على حدة ولتفرض شروطها على كلّ واحد حسب قوّة أو ضعف مركزه، ويصور الدكتور الإبراهيم نموذجًا لهذا الطغيان الغربي في عمليّة منح الامتيازات النفطيّة التي قام بها شيخ الكويت الذي قال سنة ١٩١٣ للمقيم السياسي البريطاني: إننا نوافق على كلّ شيء ترونه مفيدًا ، مما جعل البريطانيين يهملون اتخاذ خطوات تضمن مركزهم ولعلّ هذا يرجع إلى ثقتهم بمركزهم في الكويت الذي يستند إلى اتفاقيّة ١٨٩٩ كما يقول الإبراهيم، ولما حاول الشيخ أحمد الجابر منح امتياز نفطي لشركة الخليج الأمريكيّة وعقد اتفاقًا بالفعل سنة ١٩٢٧ تدخلت وزارة المستعمرات البريطانيّة لتصرّ على أهميّة الجنسيّة البريطانيّة في العقد لأنه ما من شركة غير بريطانيّة تستطيع الحصول على امتياز في الكويت ، مما دفع الشركة الأمريكيّة للدخول بالاشتراك مع شركة بريطانيّة في العقد، وحصلت الشّركتان على امتياز في سنة ١٩٣٣ من الشيخ الذي أصبح هو الخاسر عندما أصبح الفريقان المتزاحمان فريقًا واحدًا، وبذلك حُرم من أيّة فرصة للمساومة .

(١) ليتل، ٢٠٠٩، ص ١٥ و ٢٧.

(٢) Issawi، ٢٠١٠، ص ١٩٥.

وعدّ الإبراهيم أربعةَ جوانب سلبيّة نتجت عن المركز الضّعيف للشيخ أمام الشركتين:

١. خفض إنتاج الكويت تبعًا للمصالح البريطانيّة، وبما أنّ دخل الكويت يعتمد بصورة رئيسيّة على النّفط فإنّ مثل هذا التخفيض يعني ببساطة نكسة هائلة للاقتصاد بشكل عام وللتطور الاقتصادي بشكل خاص .

٢. انخفاض قيمة ما يُدفع لحكومة الكويت مقارنة بالبلدان المجاورة، إذ يدفع ٢٢ سنتًا للبرميل في العراق والسعوديّة وإيران و ١٣ سنتًا فقط للكويت.

٣. مدّة امتياز الكويت أطول مدّة عرفها التاريخ.

٤. ما يُدفع للكويت لا يُدفع بالعملة الصّعبة رغم أنّها دخل الشركة مما يعني خسارة كبيرة للبلد المنتج .

وظلّ مركز الحكومة الكويتيّة ضعيفًا لأنها تعتمد في دخلها على عائدات النفط القادمة من أعمال شركةٍ واحدة هي شركة نفط الكويت، وكتب الإبراهيم سنة ١٩٧٢ : إنّ حكومة الكويت ستبقى في مركز ضعيف نسبيًّا في مساومتها مع شركة نفط الكويت إلى أجلٍ غير مسمى.. على افتراض استمرار الوضع الرّاهن في العالم العربي عمومًا وفي الكويت على وجه الخصوص [(١)].

ورغم انتهاء العمل بنظام الامتيازات سنة ١٩٧٥ والانتقال إلى المشاركة والسيطرة الوطنيّة الكاملة فإنّ السيطرة الحقيقيّة على الثروات العربيّة مازال في الأيدي الغربيّة كما سيأتي.

٢) المشاركة: بعد عصر الامتيازات حفز تأميم النفط في إيران على يد مصدق سنة ١٩٥١ الشركات الأجنبيّة على اللجوء إلى مناصفة الأرباح مع الدول المالكة لاحتواء الآثار الراديكاليّة [(٢)] ولكنها ظلّت تماطل في الأخذ بهذا النّظام إلى سنة ١٩٧٢ وظلّت نسب الدول المالكة تزداد مع مرور الزمن.

---

(١) الإبراهيم، ١٩٨٠، ص ٩٤ - ١٠٠ و ٢٠٢.

(٢) عبد الفضيل، ١٩٧٨، ص ٦٥.

٣) التّأميم الذي لجأت إليه بعض البلاد العربيّة [١].

هذا ورغم عودة أرباح النّفط إلى البلاد العربيّة المالكة فإنّها لم تخرج من جيب الغرب لأن طغيان حياة الاستهلاك التي غمرت البلاد النفطيّة وغيرها بالإضافة إلى عجز هذه البلاد حتى يومنا هذا عن تصنيع حاجاتها أدى إلى تسرّب الأموال إلى الدّول الصناعيّة بواسطة التجارة الخارجيّة، هذا بالإضافة إلى أن الفوائض الماليّة وودائع الاستثمار تودع في مصارف الدول الغربيّة التي تستفيد منها بإقراضها حتى لدول عربيّة فقيرة[٢].

ويشير الدكتور رمزي زكي إلى الفوائد التي يجنيها الغرب من الفوائض الماليّة العربيّة مثل الحصول على فوائد إقراضها إلى الدّول المعسرة، أو استعمالها بصفتها قروضًا تستخدمها الدول الفقيرة في شراء السلع الغربيّة وتنشط بذلك سوق تصديرها، أو في تمويل العجز في موازين مدفوعات الدول الغربيّة، وهي الفائدة الأهم، دون أن تتحمّل تكاليف التكيفات التي تتحمّلها الدول الضعيفة حين حدوث العجز لديها[٣]، كما يشير إلى المخاطر التي تتعرّض لها هذه الفوائض عند استثمارها في الغرب كنزول قيمتها نتيجة تدهور الدولار، وتدهور العائد على هذه الاستثمارات نتيجة التضخم، وقد وصل معدل العائد الحقيقي السنوي على معظم الاستثمارات في الأسواق الأمريكيّة إلى صفر أو كان سالبًا في الفترة ما بين ١٩٧٤ -١٩٨١، ومن المخاطر أيضًا تفاقم أزمة الديون في العالم الثالث بالإضافة إلى مخاطر التجميد والمصادرة نتيجة أي نزاع بين البلاد العربيّة والغربيّة[٤].

وعلّق الدكتور صايغ على تقسيمه لمراحل السيطرة على الثروة النفطيّة بقوله إنه في الثلاثينيات والأربعينيات كانت عمليّة صناعة القرار بيد شركات النفط صاحبة الامتيازات بالتعاون مع بلدانها الأصليّة، وفي الخمسينيات والستينيات ظلّت مراكز

(١) نفس المرجع السابق، ص ٦٧.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٦٨ و ٧٩ و ٨٦.

(٣) زكي، ١٩٨٩، ص ٢٧١.

(٤) نفس المرجع السابق، ص ٩٧ و ٢٧٦ - ٢٨٩.

صنع القرار خارجيّة مع بعض الظهور لقطاع النفط في البلاد المالكة ولكن دون أن تكون العائدات مهمّةً لتتيح تمويل خطط التنميّة، أمّا المرحلة الثالثة وهي السبعينيات فقد انتقل صنع القرار إلى الحكومات الوطنيّة ولكنْ بعيوب وثغرات واضحة منها الاستخدام السيّئ للموارد الماليّة وعدم دفع الخطط التنمويّة وتدفّق الاحتياطيات إلى أسواق الغرب مع ما في ذلك من خطر على قيمتها بسبب التضخم والذي قد يفقدها (سنة ١٩٨٥) ٣٨٪ من قيمتها[١]، كما يشير إلى غلبة الشّعور بالمسئوليّة الدوليّة عند الدول المالكة على شعورها بالمسئوليّة الوطنيّة القوميّة[٢]، ويشير عبد الفضيل إلى مخاطر استمرار السياسات الاستثماريّة لدول النفط[٣].

إنّ نصيب العرب من نفطهم ظلّ ضئيلًا لسنوات طويلة، إذ بلغ إجمالي الاستهلاك العربي سنة ١٩٧٨ ٦٪ فقط من إجمالي الإنتاج في الوقت الذي ذهبت الباقي فيه للتصدير[٤] وحتى مع ارتفاع نسبة الاستهلاك رأينا كما سبق ذكره أنّ المنافع تعود على الدول الغربيّة ولا يستفيد أصحاب الثروة غير مظاهر فارغة من الاستهلاك الترفي المنفلت وليس في مشاريع إنتاجيّة مفيدة.

وهذا ما يدفعنا إلى التّساؤل عن الإمكانات التي كنّا سنحصل عليها ونوفّرها لو كان النفط قد ظهر في الزّمن العثماني، وكانت بوادر الاكتشافات قد ظهرت فعلًا في زمن السلطان عبد الحميد فتصرّف بحذر شديد في منح امتيازات التنقيب ولم يسرف في منحها لكلّ مَن هبّ ودبّ كما حدث فيما بعد عند دول التجزئة، وتأنّى حتّى في منح الامتياز لحلفائه الألمان ومنع الإنجليز من التّنقيب وحاول البحث عن دولٍ لا مصالح لها في الشرق آنذاك للاستعانة بها في هذا المجال؛ ولكنّ إبعاده من السلطة

(١) صايغ، ١٩٨٣، ص ١٨٨ – ١٩٠.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ١٩٦.

(٣) عبد الفضيل، ١٩٧٩، ص ٩١.

(٤) صايغ، ١٩٨٣، ص ٧٤.

أوقف كلّ مخطّطاته[١]، وهو ما يصور لنا تسلسلًا مختلفًا للأحداث لو كان النفط في حوزة دولة واحدة تجمعنا بدلًا من الدويلات التي نشأت في ظل الاستعمار وسلّمت مواردها زمنًا طويلًا لتحكّم الأجانب، ولم تحوّل ثرواتها إلى استعمالات حيويّة وكانت الشركات صاحبة الامتيازات تحاول احتكار الفوائد أطول فترةٍ ممكنة فتقاعست مثلًا عن تدريب المواطنين العرب في المهارات الإداريّة والفنيّة (يمكن مقارنة ذلك مع اشتراط العثمانيين تشغيل المواطنين المحليّين على شركات التعدين مثل شركة إيريجلي للفحم)، كما أنّ تعديل الأسعار تأخّر تأخرًا فظيعًا كما يقول الدكتور صايغ[٢].

ومما يؤكّد ما سبق ويعطي مزيدًا من الإجابة عن التساؤل السابق، أنّه رغم عدم ظهور الإمكانات النفطيّة الحقيقيّة للمنطقة في العهد العثماني، فإنّ الطريقة التي تعاملت بها الدولة العثمانيّة مع بوادر استخراجه تختلف عن الموافقة على كلّ شيء تراه الحكومة البريطانيّة مفيدًا ، أو عن حصر الرّغبات في أموال شخصيّة وضمانات أجنبيّة لاستمرار العرش المالك، إذْ يسرد عيساوي صورةً أخرى للمفاوضات بين الحكومة العثمانيّة وشركات الامتياز سواء كانت شركات نفط أو شركات سكك حديديّة محوّلة بالتنقيب عن النفط[٣] ما يجعل المقارنة ليست في صالح أوضاع الاستقلال والتجزئة التي ورثت الإمكانات النفطيّة وبددتها.

(١) حرب، ١٩٩١، ص ١٥٢ – ١٥٨.

(٢) صايغ، ١٩٨٣، ص ٧٢ – ٧٣.

(٣) عيساوي، ١٩٩٠، ص ٥٣٥ - ٥٤١.

البابُ الخامس

الاسْتثمارُ الأجنبي

استخدمتِ الدولة العثمانيّة رأسَ المال الأجنبي في تمويل مشاريع البنية التحتيّة التي كانت بحاجة إليها، وبخاصّة بعد إعلان الإفلاس الذي لم يترك لها خيارًا آخر للتنمية المرجوّة، ويقول المؤرخ دونالد كواترت إن الحصولَ على التقنية اللّازمة للتطوّر الصناعي في الدولة العثمانيّة اعتمد على الاستثمار الأجنبي، ويؤكّد كثير من الاقتصاديّين المعاصرين على الدور الحاسم لهذا الاستثمار في نقل التقنية اللازمة للتصنيع، ومما يؤكد ذلك أنه كان حيويًّا في ظهور التصنيع في القرن التاسع عشر في كلّ من الولايات المتحدة وروسيا، حيث تدفق رأس المال الأوروبي بكميات مذهلة في هذا القرن على دول أوروبيّة ودول المستوطنين الأوروبيين، ولكنّ المال الأوروبي لم يؤدّ نفس الدور في الدولة العثمانيّة ولم يحفّزِ التصنيع العثماني[١].

بدأ الاستثمار الأجنبي في الدّولة العثمانيّة في سبعينيّات القرن التاسع عشر، أي في زمن إفلاسها، ولم يصل إلى درجة هامّة إلّا في تسعينيّات القرن نفسه، وكانت نسبة ما استثمر في التصنيع مجرّد ١٪ من مجموع المال الأجنبي المستثمر في الدولة كلها، حيث ذهبت الأموال إلى مجال تسهيل تدفّق السلع بين أوروبا والدولة العثمانيّة، أي في إنشاء الموانئ والسكك الحديديّة، ويؤكّد كواترت إنّ بنية النظام الاقتصادي العالمي اتسعت لكل من الولايات المتحدة وروسيا في القرن التاسع عشر، ثمّ لكوريا وسنغافورة في القرن العشرين، ولكنها لم تفسح مكانًا للدولة العثمانيّة ولا لمشروع محمد علي باشا، ولم تؤدّ المصارف في الدولة العثمانيّة نفس الدور الذي أدته في كلّ

(١) Quataert، ١٩٩٢، ص ١٢.

من بريطانيا وفرنسا والولايات المتحدة، إذ لم تكنْ مصادر لرأس المال الصناعي في الدولة العثمانيّة كما كانت ذلك في تلك الدول الكبرى، ولم يكن الظرف القائم آنذاك يتاح فيه مجرد اللحاق بتطور الدول الكبرى، بل كان المتاح هو القدرة على اقتناص الفرص التي يقدمها الاقتصاد العالمي الذي يعمل الاقتصاد العثماني في سياقه، وما يتيحه النظام العثماني، والتفاعل بين النظامين[١]، في ظل الرغبة الأوروبيّة في الهيمنة والرغبة العثمانيّة المقابلة في الاستقلال.

وتميزت الاستثمارات الأجنبيّة في الدولة بناحية إيجابيّة هي أن الدولة كانت هي مَن يقرر مسار الاستثمار حسب حاجاتها ومتطلباتها ولم تكن مجرّد متلقّ سلبي للعطاءات الأجنبيّة التي تقررها مصالح الدول المستثمرة، وربما لم تكن الدولة قادرة على إجبار المال الأجنبي على الاستثمار في كلّ ما تحتاجه، ولكنها أدت دورًا مهمًّا في توجيهه كما يشير هرشلاغ إلى ذلك في قوله إنّ تحديد نمطِ الاستثمار في الدولة العثمانيّة لم يكن وفق دوافع الربح والأمان للمستثمرين وخطط دولهم فقط، بل أيضًا باهتمامات العثمانيين العسكريّة وتصميمها على التحديث، وهو ما يسمّيه اكتساب الشكل الغربي، وأضاف إنّ مصادر عديدة تؤيد القناعة بأنه في عهد السلطان عبد الحميد أثرت شواغله العسكريّة والأوتوقراطيّة تأثيرًا حاسمًا على منح عقود الامتياز وعلى أنماط الاستثمار للرأسمال الأجنبي[٢]، ورغم ما في حصر شواغل السّلطان بالعسكريّة والأوتوقراطيّة منها من إجحاف لما لدينا من أدلة موثقة على شواغل أخرى للسّلطان تتعلق بدولته ورعيته، فإنّ النصّ كافٍ للدلالة على مدى استقلاليّة القرار العثماني وهو ما أريد إثباته ويتّضح بجلاء في بناء شبكة السكك الحديديّة في العهد الحميدي، وهو مشروح في مكانه.

فما أريد توضيحه هنا أنّ عمليّة الاستثمار في الدولة العثمانيّة لم تكن عشوائيّة أو مفتوحة على مصراعيها لأهواء المستثمر الأجنبي، وهذا على عكس ما حدث فيما

---

(١) نفس المرجع السابق، ص ٤ و ١٢-١٣.

(٢) هرشلاغ، ١٩٧٣، ص ٦٩.

بعدُ في دول الاستقلال والتجزئة حيث لم يول الاهتمام بالمصالح العليا والأهداف البعيدة للبلد المستثمر فيه وحاجاته، فرأينا الاستثمار في الصناعات الاستهلاكيّة أو في تكرار إنشاء مشاريع مصابة بالتخمة أصلًا، أو بإهمال مقومات أخرى للتنميّة عند الدول صاحبة الوفرة الماليّة، إلى آخر عيوب الاستثمار عند هذه الدول المصطنعة[١]، ويتحدث الدكتور زكي عن نشوء قطاع كامل في اقتصاد الدول المستثمر فيها يصعب توجيهه أو إدماجه في الخطط الاقتصاديّة ولم تستطع الدولة المرحبة بالاستثمار تنسيق أهدافه مع أهدافها[٢].

وبتعبير الدكتور المنجرة: «نرى الآن خطأ أن نمول بالمليارات لكي يأتي من الغرب أناس يتمتعون ببلداننا عوض أن نستثمر هذه الأموال في مجالات أساسيّة مثل محاربة الأميّة والبحث العلمي والتنمية الحقيقيّة «[٣].

ويتحدّث الدكتور توما عن استثمارات البلاد العربيّة في الهياكل الارتكازيّة للاقتصاد، وهي المدارس والمستشفيات والمواصلات والماء والكهرباء والمرافق العامة، فرأى أنّ هذه الهياكل قد حظيت باهتمام عربي كبير، إلّا أنّ النتائج غير مشجّعة لتحقيق القفزة المرجوّة، «فالاستثمارات في هذه الهياكل كانت ولا تزال متحيزة لصالح الخدمات التي تربط اقتصادات البلدان العربيّة بالاقتصادات الخارجيّة، كما أنها لم تسهم كثيرًا في إزالة الازدواجيّة والتجزئة التي تتّسم بها جميع الاقتصادات العربيّة»، كما اتّسمت هذه الاستثمارات باستخدام «نسبة كبيرة من العمالة والمعدات الأجنبيّة، بحيث أنّ العمالة الفعليّة والإنتاج الوطني لم ينتفعا منها كثيرًا»، وخلص إلى أن الاستثمارات في الهياكل الارتكازيّة لم تسهمْ في بلورة قطاع قائدٍ في أيّ بلد عربي رغم أنها استهلكت نسبة كبيرة من الإنفاق الاستثماري[٤]، وهو ما يضعنا أمام مقارنة

(١) زكي، ١٩٨٩، ص ٣٦ و ٣٧.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ١٧٥.

(٣) المنجرة، ٢٠٠٥، ص ١٠٩.

(٤) توما، ١٩٨٧، ص ٨٥ – ٨٦.

مع إصرار الدولة العثمانيّة على مصالحها في المشاريع التي أقامها الاستثمار الأجنبي فيها (سكك الحديد والتعدين أمثلة) ومن ضمن هذه المصالح استخدام رعاياها قدر المستطاع ومنع التسرُب الأجنبي إليها.

وهناك صورة أخرى تدلّ على قدر مهمٍّ من استقلاليّة القرار العثماني فيما يتعلق بخيارات الاستثمار الأجنبي في عهد السلطان عبد الحميد، هذه الصورة هي تقلص الدور البريطاني الاستثماري بشكل سريع[١]، فقد كان السلطان يكنّ بغضًا شديدًا لبريطانيا وبخاصّة بعد قيامها باحتلال قبرص ومصر، فقد راجع الثقة السابقة ببريطانيا وفقًا للدكتور جوني منصور[٢]، ويجمع المؤرّخون على أنّ احتلال مصر قد غيّر مكانة بريطانيا في الدولة العثمانيّة عامّة وعند السلطان عبد الحميد خاصّة، والذي أصابه هذا الاحتلال بألم حزّ في نفسه مدى الحياة وبات معاديًا لبريطانيا وكارهًا للإنجليز بعنف كما يقولً المؤرخ إرنست رامزور، ومتوجّسًا منهم أكثر من توجسه من الرّوس أعدائه التّقليديين، ولم يكن يفوّت فرصة للعمل ضدّ مصالح بريطانيا كما تذكر ذلك المؤرخة جون هاسلب[٣]، فقد أدّى ذلك الاحتلال إلى نقمة السلطان عبد الحميد على بريطانيا كما يقول الدكتور عبد العزيز الشناوي[٤]، وإلى اتّساع الهوّة بين إسطنبول ولندن كما يقول الدكتور وليد الخالدي[٥]، ويقول الدكتور حسان حلاق إنّ السّلطان كان «عنيفًا في كرهه للإنجليز» وكان يعزو إليهم معظم مشاكله مع الأقليات في الدولة، وكانت سياسته تجاههم توصف بـ Anti-British[٦] أي معادية لبريطانيا، ويشير باموك إلى أثر احتلال مصر على مكانة بريطانيا في الدولة

---

(١) Pamuk، ١٩٨٧، ص ٧٦.

(٢) منصور، ٢٠٠٨، ص ٨١.

(٣) هاسلب، ١٩٧٤، ص ٢١٣.

(٤) الشناوي، ١٩٩٧، ج ٣ ص ١٤٣٦.

(٥) الخالدي، ١٩٩٨، ص ٢٥.

(٦) حلاق، ١٩٩٩، ص ١٦٨.

العثمانيّة[١] وعلى إثر ذلك توجّهت الدولة نحو ألمانيا لجذب استثماراتها التي اتّضحت مكانتها منذ سنة ١٨٨٨[٢]، وقد شرح السلطان في مذكراته السياسيّة أسباب تفضيله الخيار الألماني[٣]، وكان بغضُه لبريطانيا يزيد عن بغضه لبقيّة الدول الاستعماريّة، ولهذا رأينا تراجع الدور البريطاني في الاستثمار داخل الدولة العثمانيّة من صاحب المرتبة الأولى في بداية القرن التاسع عشر إلى ١٦٪ فقط من المال الاستثماري داخل الدولة سنة ١٩٠٨، وذلك رغم تضاعف الاستثمار العام ثلاث مراتب بين سنتي ١٨٩٠ - ١٩١٤، وتضاعف دور دول أخرى كفرنسا ستة أضعاف[٤]، وسواء كان سبب التقلّص في الدور البريطاني هو عزوف الدولة العثمانيّة عن منح الإنجليز امتيازات جديدة كما بيّن السلطان ذلك في مذكراته بشأن امتيازات النفط، أو امتيازات سكك الحديد ذات الأهميّة الحيويّة والتي مُنح معظمها لألمانيا وفرنسا[٥]، أو كان السبب هو عزوف الإنجليز عن السّوق العثماني[٦]، فإنّ الصورة في الحالتين تدلّ على فقدان الودّ بين الطرفين، وليس هذا بالأمر الغريب بعد تباعد المقاصد بين بريطانيا والدولة العثمانيّة بعد مؤتمر برلين (١٨٧٨) واتجاه بريطانيا لتغيير سياستها السابقة المنادية بالحفاظ على سلامة أراضي الدولة، وقيامها من ثمّ باحتلال جزيرة قبرص ثمّ مصر.

وتجدر الإشارة هنا إلى أنّه رغم التكافؤ الكمّي بين الاستثمارات الفرنسيّة والألمانيّة في الدولة العثمانيّة، فإنّ النّفوذيْن لم يكونا متكافئيْن بسبب عدم ملاءمة السّياسة الفرنسيّة للمطالب العثمانيّة [٧]، ومع ذلك فقد اتّخذت سياسة السلطان عبد الحميد

(١) Pamuk، ١٩٨٧، ص ٧٩.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٢٣٤.

(٣) السلطان عبد الحميد الثاني، ١٩٧٩، ص ١٢٦.

(٤) Quataert، ١٩٨٣، ص ٨.

(٥) Pamuk، ١٩٨٧، ص ٣٦.

(٦) نفس المرجع السابق، ص ٧٨، وأيضًا: Issawi، ٢٠١٠، ص ٦٩.

(٧) Pamuk، ١٩٨٧، ص ٨١.

نهجًا ثابتًا في التعامل مع الاستثمار الأجنبي وهو عدم السماح له بالسيطرة على البلاد العثمانيّة، وهذا ما نراه بوضوح في السياسة المتعلّقة بإنشاء الخطوط الحديديّة التي كانت مرفقًا حيويًّا حرص السلطان على عدم استغلال الدول المستثمرة إيّاه حتى لو أنها حليفة مثل ألمانيا، مما يخالف بل يناقض الأوضاع التي سادت فيما بعد في دول الاستقلال والتجزئة، والتي استسلمت أمام المال الأجنبي، ووجدنا السلطان يرفض بيع مواقفه مقابل إعفاء مَن دفع تعويضات حربيّة فرضت على بلاده، فضلًا عن الرغبة في استجلاب مال استثماري، ويفضل دفع المال لروسيا على التبعيّة لسياستها، ولهذا وجدناه يملي مصالحه على أكبر مشروع استثماري ألماني في الدولة العثمانيّة وهو مشروع سكة حديد بغداد كما سيأتي تفصيله في مكانه.

وكانت سياسة الدولة العثمانيّة تجاه شركة ميناء استانبول الفرنسيّة مثالًا لتعامل الدولة مع المستثمرين الأجانب، فقد مُنحت هذه الشركة امتياز تطوير الميناء في سنة ١٨٩٠، مما أنذر نقابات الحمالين وعمال الموانئ المحليين بفقدان أعمالهم، فدخلوا في صراع مع الشركة ابتداءً من عام ١٨٩٤ فأمر السلطان بتعليق أعمال الشركة إلى أن تصل إلى ترتيب مع نقابة الصنادل (مراكب التفريغ) (1)، فتنازلت الشركة لعمال الصنادل عن بعض الأعمال ووعدت بإيجاد عمل لمن يفقد عمله منهم، وأرسلت للحكومة الفرنسيّة تخبرها بأن هذا الاتفاق سيكلفها مائتي ألف فرنك سنويًّا، وعرقلت بعض الصعوبات تنفيذ الاتفاق، ولكن بعد تمام بناء مرحلة جديدة من رصيف الميناء في فبراير ١٨٩٥ هاجم عمال الصنادل الإنشاءات الجديدة ولم تتمكن الشركة من الحصول على مساعدة من السلطات العثمانيّة ، وقد طلب مجلس النظار، بموافقة السلطان، أن تقوم الشركة بشراء الصنادل المملوكة لشركات الملاحة الروسيّة والنمساويّة لتخليص العمال العثمانيين من المنافسة، كما أمر مجلس النظار بإجراء دراسة عن طريقة رسوّ السفن مما يسمح لعمال الصنادل بممارسة أشغالهم،

---

(١) Quataert، ١٩٨٣، ص ١٠٤.

فوافقت الشركة، بيأس مقابل أن تنتهي مصاعبها[١]، ووصف كواترت ما حقّقه عمّال النقابات بأنه انتصارات ساحقة [٢]، كما وصف الحكومة العثمانيّة بأنها تمانع في التحرك ضدّ العمال [٣]، فلمّا تجدّد النزاع في صيف ١٨٩٩ نتيجة محاولة الشّركة إحلال عمال من خارج النقابات لسهولة السيطرة عليهم، استمر الخلاف إلى صيف ١٩٠١ حينما أعلن محقّقو الحكومة أنّ ممارسة الشركة غير قانونيّة، وأصبحت الحكومة مناصرة لحقوق بعض رعاياها، وهم المسلمون هنا، ضدّ أعمال رعاياها الآخرين، وهُم غير المسلمين الذين وقفوا إلى جانب شركة أجنبيّة [٤].

ثمّ اضطرّت الدولة في سنة ١٩٠٧ لتقديم تنازلاتٍ للقوى الغربيّة لتوافق هذه الدول على زيادة التعرفة الجمركيّة على الواردات من ٨٪ إلى ١١٪ لسداد نفقات ديون الدولة، وكانت معاهدات التجارة الحرة كما مرّ ذكره تقيّد حريّة العثمانيين في زيادة ضرائبهم التجاريّة، وكان من شروط الموافقة الأوروبيّة على هذه الزيادة تحديث وتنظيم الموانئ بما عادَ بالأضرار على نقابات الحمّالين والعمّال فيها ووضع الحكومة في مواجهة رعاياها[٥]، ودفع العمال إلى تأييد انقلاب تركيا الفتاة سنة ١٩٠٨[٦]، وبمجيء الحكومة الجديدة فقدت الشّركة دعم الحكومة التي كانت غير راغبة في استخدام القوة لقمع العمال الذين تدخلوا بالقوة لفرض مطالبهم على التّجار في الميناء[٧]، ويصف كواترت المشهد بأنّ عمال الموانئ خاضوا معركتهم

(١) نفس المرجع السابق، ص ١٠٦.
(٢) نفس المرجع السابق، ص ١٠٨.
(٣) نفس المرجع السابق، ص ١٠٧.
(٤) نفس المرجع السابق، ص ١٠٩.
(٥) نفس المرجع السابق، ص ٩٥ و ١١٠ و ١١١.
(٦) نفس المرجع السابق، ص ١١٠.
(٧) نفس المرجع السابق، ص ١١٣.

الأخيرة بنجاح ملحوظ، وحصلوا على تنازلات كبرى من الشركات [1]، وتميّز أداء الحكومة بـ ممانعة استخدام القوة ضدّ عمّال الموانئ [2]، إلى أن تغيّر موقف الحكومة نتيجة إدراك ذاتي بأنّ مصالح عمال الموانئ قد لا تتطابق مع المصالح الأوسع للدّولة[3]، ولهذا عملت على إدخالهم ضمن سيطرة الدولة، أمّا عندما حلّ عصر الاستقلال والتجزئة وقامت الجمهوريّة التركيّة، فقد قامت الحكومة الكماليّة بإلغاء نقابات العمال والموانئ كليًّا في سنة ١٩٢٤[4]، في خطوة تدلّ على نقلةٍ نوعيّة في مدى المركزيّة السياسيّة الجديدة التي وصلت إليها الدولة خلافًا لوضع دولة الخلافة التي طالما وصفت بالاستبداد.

---

(١) إيناجيك، ٢٠٠٧، ج ٢ ص ٥٥١.

(٢) Quataert، ١٩٨٣، ص ١١٥.

(٣) نفس المرجع السابق، ص ١١٩.

(٤) نفس المرجع السابق، ص ١٢٠.

البابُ السّادس

الماليّة والدّيون

عندما تولّى السّلطان عبد الحميد الخلافة، كان إفلاس الدولة من أكبر ما واجهه من صعوبات، وكان الهدف الذي يعمل له في سياسته الماليّة هو إعادة التوازن بين النفقات والإيرادات لعلاج هذه الأزمة الماليّة للدولة دون الحاجة إلى القروض[١]، وقد بدأ هذا المشروع بعدّة خطوات تقشفيّة كتقليص كوادر القصر ونظارتي الداخليّة والخارجيّة، وتقليص رواتب الأمراء والنظّار، وإحالة مصاريف القصر إلى الخزينة الخاصة بدلًا من خزينة الدّولة، ووضع الميزانيّة تحت إشراف لجنة للإصلاح المالي للنظر فيها قبل أن تعرض على مجلس النظار، ولكن كلّ ما سبق لم يكنْ له نتائج كبيرة لأنّ سبب المشكلة الرئيس هو الدين الخارجي الذي تفاقم مع الحرب الروسيّة التي اندلعت في بداية حكم السلطان (١٨٧٧) الذي حاول إقناع القيصر الروسي بخفض قيمة التعويضات التي فرضت على الدولة العثمانيّة بعد هزيمتها، ولكنّ القيصر طلب ثمنًا سياسيًّا وهو الحصول على تأييد عثماني للسياسة الرّوسيّة، فرفض السّلطان هذا رفضًا قاطعًا مفضّلًا دفع تعويضات لمدّة مائة سنة قادمة على قبول إملاءات أجنبيّة على سياسته[٢]، وبهذا نرى الفرقَ الواضح بين موقف سلطان يحكمُه منطق الدولة العظمى رغم الهزيمة، ومواقف حكّام دول الاستقلال والتجزئة التي كانت- ومازالت- تعرض بيعَ مواقفها في السوق العالمي لمن يدفع ثمنًا أكبر، وطالما اشتريت المواقف بأثمان بخسة، وجرّت على الأمّة مصائب جمّة، وذلك مثل شراء موقف الرئيس المصري السّابق حسني مبارك ليمرّر السياسات الغربيّة المتعلقة

(١) Shaw، ٢٠٠٢، ج ٢ ص ٢٢٢.

(٢) نفس المرجع، ج ٢ ص ٢٢٢.

بتحسين العلاقات العربيّة مع الكيان الصهيوني وفي نفس الوقت لإفساد العلاقات العربيّة ومنع إمكانات الحلّ العربي لأزمة الخليج سنة ١٩٩٠، مما جرّ الكوارث على أمتنا نتيجة ذلك[١].

لقد كان إعلان إفلاس الدّولة العثمانيّة سنة ١٨٧٥ فصلًا جديدًا في قصة التغلغل الاقتصادي الأجنبي، بل السّيطرة الأجنبيّة والتدخل في الشئون العثمانيّة، وحلّ هذا الإفلاس بعد تورط الدولة في الديون الخارجيّة بدءًا من سنة ١٨٥٤، بل كان نتيجة مباشرة لتلك الاستدانة[٢] التي نجمت بدورها عن الحروب التي شنّتها الدولة الكبرى على العثمانيّين، ووضعتهم في حالة استنفار دائم للدفاع عن أنفسهم ضدّ العدوان والاحتلال.

كان عقد هذه القروض وفقًا لشروط مجحفة تتعلق بأسعار الفوائد التي بدأت ب ٤-٥٪ ثمّ ارتفعت إلى ١٠-١٢٪، هذا بالإضافة إلى الفروق بين القيمة الاسميّة والقيمة الحقيقيّة وهي فروق زادت بمرور الزمن وأدت إلى استنزاف الميزانيّة العثمانيّة في عمليّة السداد إلى جانب الإنفاق العسكري والتبذير الداخلي اللّذيْن اعتمدا على القروض وتطلبَا المزيد منها، وبدأت هذه القروض باستنزاف ١٠٪ من الميزانيّة في بداية ستينيات القرن التاسع عشر، وانتهت بنسبة ٥٠٪ في منتصف السبعينيّات، وأصبح الاقتراض هو الممول الرئيس لسداد القروض الماضية، ومن ثمّ ركنًا أساسيًّا في الميزانيّة، فلمّا اندلعت أزمة الكساد الكبير الذي اكتسح الاقتصاديات الغربيّة سنة ١٨٧٣ توقّفت فيها عمليّة الإقراض الخارجي مما أدّى إلى إعلان الإفلاس العثماني سنة ١٨٧٥ وتوقف الدولة عن سداد ديونها كليًّا سنة ١٨٧٦ وهي ظاهرة أصيبت بها دول عديدة في العالم الثالث آنذاك[٣].

---

(١) نعوش، ٢٠٠٤.

(٢) أوين، ١٩٩٠، ص ١٤٧، وأيضًا.

(٣) Pamuk، ١٩٨٧، ص ٥٩-٦١.

وضَعَ هذا الإفلاس الدولة أمام أوضاع صعبة وخيارات أصعب، أولًا لأنّه يمكن أن يؤدي إلى التدخل الأجنبي بحجّة حماية أموال الدّائنين والدفاع عن حقوقهم، مما يؤدّي إلى التحكم في اقتصاد الدولة ثمّ القضاء على استقلالها كليًّا كما حدثَ عندما احتلّت فرنسا تونس، وبريطانيا مصر في الفترة نفسها، وثانيًا لأن النهوض بالدولة ودعْم اقتصادها وزيادة دخلها وتمكينها من الوقوف مرّة ثانية- لو نجتْ من التدخل الأجنبي- كان يتطلب بنية تحتيّة لا يمكن بناؤها للخروج من الأزمة على المدى الطويل إلّا بمزيد من الديون[1].

ولهذين السّببين معًا: منع التدخّل المباشر الذي سيؤدي إلى القضاء على استقلال الدولة، والحصول على أموال واستثمارات لإنشاء البنية التحتيّة اللازمة لدعم الاقتصاد، أنشئت إدارة الديون العموميّة في سنة ١٨٨١، بعد ستّ سنوات من إعلان الإفلاس، ويعزو أوين مرور هذه الفترة للتوصل إلى تسوية مع الدّائنين إلى سببين هما الوقت الذي احتاجته القوى الأوروبيّة لتنسيق جهودها، والثّاني هو «تصميم العثمانيين على مقاومة المزيد من السّيطرة الأجنبيّة على الشئون الماليّة التركيّة»[2] ويقول هرشلاغ إنّ تأسيس إدارة الديون العموميّة بموجب مرسوم محرم الذي أصدره السّلطان جاء نتيجة تفضيل الدولة العثمانيّة التوصل إلى اتفاق مباشر مع ممثلي الدائنين لإقامة هذه الإدارة الخاصّة بدلًا من القبول بمجازفة بتولي الدول الكبرى هذا الأمر وفقًا لقرارات مؤتمر برلين، ويعتقد معظم مؤرخي الدين العثماني أن هذه الإدارة لم يكن لها طابع الأداة الدوليّة بمعنى اتفاق بين حكومات «وقد أنقذ هذا تركيا من إقامة هيئة دوليّة رسميّة من النوع الذي كان مطلوبًا بمقتضى قرارات مؤتمر برلين»، ويضرب هرشلاغ مثلًا للفرق بين ما كان مطلوبًا دوليًّا وما حدث بالفعل إنّه طبقًا لمعاهدة برلين كان يجب على الدّولة العثمانيّة أن تدفع ٣٥ مليون جنيه

---

(١) Cetinsaya، ٢٠٠٦، ص ١٢.

(٢) أوين، ١٩٩٠، ص ١٥٧.

تركي لروسيا بصفة تعويضات، فلم يتضمن مرسوم محرم ذلك، وتمّ الاتّفاق في السنة التالية لصدوره (١٨٨٢) على تسوية بين الدولة وروسيا تنصّ على دفع قسط سنوي مقداره ٣٥٠ ألف جنيه تركي لمدة مائة سنة[١]، وهذا هو الحلّ الذي فضّله السلطان عبد الحميد على بيع مواقفه السياسيّة لصالح روسيا.

وفي هذا المجال يقول المؤرخ أندرو ويتكروفت إنّ السلطان عبد الحميد اعتلى عرش دولة مفلسة وعلى شفير الحرب، وهما مسألتان ستهيْمِنان على عهده الطويل «وكانت إنجازاته ضخمة في المسألتين»، وعرضت السّندات العثمانيّة عوائدَ ضخمة على المضاربين الغربيّين وصلت إلى ١٢٪ وكانت المخاطر التي يغامر بها المصرفيّون الغربيون يقابلها أرباح عالية، أمّا العثمانيون فلم تعدِ التكاليف مقبولة عندهم، وبحلول سنة ١٨٧٤ أصبح الدّين يستنزف نسبةً عاليةً من دخلهم، و»رفض عبد الحميد الاستسلام لمزيد من الخطط المتوحشة للدائنين وانتظر تسوية مقبولة» [٢].

وصلَ مجموع الديْن العثماني إلى أكثر من عشرين بليون قرش، هذا غير الفائدة المترتبة عليه، وتلاشت الثّقة بأداء الحكومة العثمانيّة حتى وصلت قيمة ما استلمته الدولة من قرض بعد الحرب الروسيّة إلى أقل من ٦١٪ من القيمة الأصليّة، وبهذا كانت الدولة في سنة ١٨٨١ التي نشر فيها مرسوم محرم، أمام خطر الاحتلال العسكري والتحكم المالي الغربي كما حدث في نفس الفترة لتونس (١٨٨١) ومصر (١٨٨٢)، واقترحت روسيا بالفعل الإقدامَ على ذلك في مؤتمر برلين (١٨٧٨) ولكن بقيّة الدّول الكبرى رفضت هذه الخطوة خوفًا من تعاظم الخطر الرّوسي[٣]، واستغل السلطان عبد الحميد هذا الخلاف الاستعماري، وهي سياسة سيتبعها كثيرًا فيما بعد لصالح بلاده، فأعلمَ الدّول الكبرى أنه ما لم يتم دمج الدّيون وتخفيض الفائدة، فلن ينال أحد من الدائنين شيئًا، وسيخسر آلاف من حملة السّندات في أوروبا كلّ شيء،

---

(١) هرشلاغ، ١٩٧٣، ص ٨٦.

(٢) Wheatcroft، ١٩٩٥، ص ١٩١.

(٣) Shaw، ٢٠٠٢، ج ٢ ص ٢٢٣.

وهو ما سيؤدي إلى كارثة ماليّة[1]، مما دفع الأوروبيين إلى الاتّفاق مع العثمانيين على تقليص قيمة الديْن العام بطريقة تتناسب عكسيًّا مع حداثة تاريخه، فتقلصت الديون القديمة إلى ١٥٪ من قيمتها الأساسيّة، وتقلّصت الديون الحديثة إلى ٥٠٪ إذا كانت خارجيّة، وإلى ٥٩٪ إذا كانت محليّة، وهذه إشارة دالّة إلى عدم الاحتفاء بالخارج على حساب الداخل، وثبتت قيمة الفائدة عند أقلّ من ٥٪[2]، وكانت محصّلة ذلك تراجع قيمة الديْن من أكثر من ٢١ بليون قرش إلى ما يقارب ١٢ بليون قرش أو ٥،٥٦٪ من القيمة الأساسيّة، وحدّد المبلغ المتوجب دفعه سنويًّا لخدمة الدين وهو ما يقارب ربع إلى ثلث الإيراد العام[3]، وخمس ميزانيّة الدولة، وهو ما وصفه المؤرخان شو بأنّه عبء محتمل[4]، وقد كانت الديون فيما سبق تستهلك أكثر من ٨٨٪ من إيرادات الدولة و٦٠٪ من نفقاتها في الوقت الذي تولى فيه السلطان عبد الحميد زمام الحكم قبل خمس سنوات من ذلك[5].

ولأجل الوفاء بخدمة الديْن وُضعت بعضُ موارد الدولة والرسوم والضرائب تحت سيطرة لجنة الديون العموميّة، ودُمج التّعويض لروسيا مع الدين العام إضافة إلى الدين الداخلي، وكان هذا هو مضمون مرسوم محرم الذي أصدره السلطان عبد الحميد في نوفمبر ١٨٨١، وتكوّنت إدارة الديون العموميّة بناءً على هذا المرسوم، وكانت تتألف من سبعة ممثلين عن الدائنين وهم: بريطانيا وفرنسا وألمانيا وإيطاليا وهولندا والنمسا، إضافة إلى المندوب العثماني، وتبع هذه الهيئة طاقمٌ كبير من الموظّفين فاق الخمسة آلاف، ولا يزيد الأجانب منهم عن ٢٪ والبقيّة من العثمانيين[6]، وكان الهدفُ من تأسيس هذه

---

(١) نفس المرجع السابق، ج ٢ ص ٢٢٣.

(٢) Wheatcroft، ١٩٩٥، ص ١٩٢.

(٣) Kasaba، ١٩٨٨، ص ١١٠ - ١١١.

(٤) Show، ٢٠٠٢، ج ٢ ص ٢٢٤.

(٥) نفس المرجع السابق، ج ٢ ص ٢٢٦.

(٦) نفس المرجع السابق، ج ٢ ص ٢٢٣.

الإدارة هو خدمة ديون الدولة بتوليد موارد كافية لهذا الغرض، وكان تأسيسُها هو الذي طمأن الدّائنين على أموالهم، وشجّع على القيام بمشاريع طلبتها الدولة بالإضافة إلى تمويل المصروفات الضروريّة لها كالتّسلح، الذي أجبرها على الاهتمام الشديد به استمرار العدوان والمؤامرات الغربيّة عليها، وتضاعف الاستثمار الذي كان ثابتًا بين ستينيّات وثمانينيات القرن التاسع عشر ثلاث مرّات بدءًا من سنة ١٨٩٠ إلى سنة ١٩١٤[١]، وتحسّنت شروط هذه التسوية مع مرور الزمن فصار للدولة نصيب من أرباح إدارة الديون ابتداءً من سنة ١٩٠٣ بعدما كانت الموارد مقصورة على الدائنين[٢].

وبعد عقد التسوية شرع السّلطان عبد الحميد في تطبيق برنامجه الإصلاحي الهادف لزيادة إيرادات الدولة وتعويض ما يذهب لسداد الديون، وفي هذا المجال تجب ملاحظة الموقف الغربي الذي وقف ضدّ الإصلاح عندما مسّ المصالح الغربيّة، إذ حاول السّلطان تطبيق برنامج ضريبي على الدخل يشمل جميع سكان الدولة ولكن معارضة السّفراء الأوروبيِّين المتمسكين بسلاح الامتيازات الأجنبيّة أحبطت المشروع الذي يمسّ بدخل الأجانب المقيمين في الدّولة[٣]، وهو ما يؤكّد أنّ الغرب كان دائمًا يستخدم ورقة الإصلاح سلاحًا ضدّ بلادنا عندما يكون الأمر في صالحه، فإذا أصبح الإصلاح ضدّ هذه المصالح فبعدًا له ولمن يطبقه، وهذا ما يكشف أن قصد الغرب ليس إصلاح أحوالنا بل الإفادة منها، ولهذا لم يكن من العجيب أن يتّحد الأوروبيون، رغم تضارب مصالحهم وتنافسهم المستمر، ويؤلّفون جبهة واحدة في مواجهة الدولة العثمانيّة كلما احتاجت للاقتراض[٤].

ويتّضح مدى الأثر الضّار الذي تركه الغرب الأوروبي في استنزاف الدولة العثمانيّة من أن البند الأكبر للنّفقات في ميزانيتها كان مخصّصًا للجيش الذي يواجه

---

(١) Quataert، ١٩٨٣، ص ٧.

(٢) أوين، ١٩٩٠، ص ٢٧٣.

(٣) Shaw، ٢٠٠٢، ج ٢ ص ٢٢٥.

(٤) أوين، ١٩٩٠، ص ٢٧٤.

الاعتداءات والمؤامرات الأوروبيّة، ووصلت نسبة هذا المخصّص إلى أكثر من ٥٠٪ من ميزانيّة سنة ١٨٨٠-١٨٨١ ولما يقارب ٦٠٪ من ميزانيّة ١٩٠٧ - ١٩٠٨[١]، فلو أضفنا الديون وعبئها إلى ذلك سيصل الرقم إلى أكثر من ٩٠٪ من الميزانيّة العثمانيّة يستنزفها الغرب من أموال بلادنا، ويقول أوين عن القروض التي استدانتها الدولة العثمانيّة إن القسم الأكبر منها كان يستخدم في سداد ديون سابقة بالإضافة إلى نفقات الجيش والبحريّة [٢]، وكانت النفقات العسكريّة تذهب بدورها لشراء الأسلحة من الخارج[٣]، ويشير باموك أيضًا إلى أن القروض استعملت في التسلح ومتطلبات الحياة اليوميّة [٤].

ولم تكنْ حروب الدولة العثمانيّة في ذلك الوقت مغامرات عسكريّة كما وصفها بعض الباحثين خطأ(٥)، وذلك لأنّ الدولة لم تكن في حالة توسّع؛ بل كانت مشغولة بصدّ العدوان الغربي المستمر الذي كان يستهدف اقتطاعَ أجزاء من أراضيها واحتلالها وإثارة المشاكل فيها وهذا ما لفت نظر كثير من المؤرخين منهم جستن مكارثي الذي قال: بحلول عام ١٨٠٠ كانت حكومة الإمبراطوريّة العثمانيّة ضعيفة.. كانت جيوش القوى الأوروبيّة أكثر تدريبًا وأفضل تسليحًا وأكبر عددًا بكثير من القوات العثمانيّة، مطوقة بخصوم أقوياء، لم يكنْ للدولة العثمانيّة فسحة للتنفّس لترتيب بيتها من الداخل.. لم يتحْ أعداء العثمانيين، خصوصًا روسيا، لهم هذا الوقت، خاض الجيش العثماني حروبًا في الأعوام التالية: ١٨٠٦ - ١٨١٢، ١٨٢٨ - ١٨٢٩، ١٨٣٢ - ١٨٣٣، ١٨٣٩ - ١٨٤٠، ١٨٥٣ - ١٨٥٦، ١٨٧٧ - ١٨٧٨ و ١٨٩٧ و ١٩١١ - ١٩١٣ و ١٩١٤ - ١٩١٨ و ١٩١٩ - ١٩٢٣، إضافة إلى حوادث العصيان المسلح

(١) Shaw، ٢٠٠٢، ج ٢ ص ٢٢٥. وأيضًا: Wheatcroft، ١٩٩٥، ص ١٩٣.

(٢) أوين، ١٩٩٠، ص ١٥٢.

(٣) نفس المرجع السابق، ص ١٥٩.

(٤) Pamuk، ١٩٨٧، ص ١٢ - ١٣ و ٧١.

(٥) قرم، ١٩٨٢، ص ٤٥.

الكبيرة في أعوام ١٨٠٤ و ١٨١٥-١٨١٧ و ١٨٢١-١٨٣٠ و ١٨٦٦-١٨٦٨ و١٨٧٥ و ١٨٧٦ و ١٨٩٦-١٨٩٧، أُجبرت الجيوش التي كان يجب أن تكون في مرحلة التدريب على خوض الحرب باستمرار وهي غير مهيأة، وهلك القسم الأعظم منها مرّة تلو الأخرى، أنفقت الموارد الماليّة الضروريّة للتحديث في حروب تمخضت عن خسارة أرض وما يقابلها من خسارة في دخل الدولة [١]، وهناك غيره من المؤرخين من قال بنفس الإثباتات ولكن هذا ليس محلّ الحديث عنها لأنّ ما أريده هو إثبات أنّ عمق الاستنزاف الغربي وليس التهور العثماني هو الذي أدى إلى إغراق الدّولة بالقروض التي ذهبت لصالح الغرب، والدليل أنّ الحاجة إلى القروض لمعادلة الميزانيّة العثمانيّة كانت تقلّ عندما تمرّ فترة من السلام دون إنفاق عسكري باهظ على الحروب التي يشعلها التآمر الغربي كما حدث بين سنتي ١٨٨٢-١٩٠١[٢]، كما أنّ مصر أيضًا حيث هيمنت بريطانيا ولم تنفق القروض على التسلح استنزفت أيضًا لصالح الغرب وذهبت أموالُ القروض لتشجيع زراعة القطن بصورةٍ جعلت الدلتا بأكملها في أواخر سبعينيات القرن التاسع عشر تتحوّل إلى قطاع تصدير مخصّص لإنتاج وتجهيز وتصدير محصوليْن أو ثلاثة محاصيل [٣]، وهو أمر كان في صالح الغرب الباحث عن المواد الأوليّة لصناعاته.

ويقول أوين إنّه حتى في سنوات حكم الاتّحاد والترقي زاد الإنفاق على التسلح في الدولة العثمانيّة وفقدتْ أجزاء غنيّة من الدولة في أوروبا مما زاد العبء عليها[٤]، ويتضح من كلّ ما سبق من الحقائق دور المصالح الأوروبيّة في تخريب المسيرة العثمانيّة وأهميّة المقارنة التي عقدها السلطان عبد الحميد في مذكراته السياسيّة بين دولته

---

(١) مكارثي، ٢٠٠٥، ص ٢٧ يب ٢٨.

(٢) Pamuk، ١٩٨٧، ص ٦١-٦٢.

(٣) أوين، ١٩٩٠، ص ١٧٧.

(٤) نفس المرجع السابق، ص ٢٧٩.

واليابان في مجال النّهوض ونجاح التقدم ودور البعد الجغرافي عن الغرب الأوروبي في تسهيل هذا النجاح[١].

وبالعودة إلى إدارة الديون العموميّة يقول كواترت إنّه كان لتأسيسها آثار سلبيّة مباشرة على استقرار الدولة من وجهة نظره؛ لأنها وضعت بعضَ رعيتها تحت إدارة الشركات الغربيّة [٢]، وإذا كان لهذه اللجنة من أثر إيجابي في الحصول على إيرادات للدولة[٣]؛ فإنّ هذا الأثر تسرب إلى المصالح الغربيّة واقتصر عليها إذ لم يؤدّ عمل الإدارة أيَّ دور لانتقال الدولة العثمانيّة من وضعها في تقسيم العمل الدولي السائد آنذاك[٤]، وأشار المؤرخان شو إلى قلّة نصيب إدارة الديون العموميّة في الزيادة الملحوظة في دخل الدولة العثمانيّة والتي نتجت عن تطبيق برنامج السلطان الاقتصادي، وتساءلا عن مبرّر فرض الرقابة الأجنبيّة على الماليّة العثمانيّة [٥].

وعلى كلّ حال، فقد نتج عن تطبيق برنامج السّلطان وأداء إدارة الديون العموميّة زيادة في الدخل وصلت في نهاية حكم السلطان إلى ٤٣٪، كما نتج عن ذلك أيضًا زيادة الثقة في أداء الحكومة العثمانيّة بما مكنها من الحصول على ديون إضافيّة لمواجهة مسئولياتها المتنامية، وبخاصّة فيما يتعلق باللاجئين والجيش والمشاريع وغير ذلك، وارتفعت نسبة المال المحصّل إلى ٨٩٪ من القيمة الأساسيّة للديون بدلًا من ٦١٪ في بداية الإفلاس[٦]، ويرى المؤرخان شو أنّ الحصول على هذه الديون الجديدة للموازنة لم يكن كلّ ما فعله السلطان، بل إنه شجع تقدّمًا اقتصاديًّا لتوسيع القاعدة الضريبيّة للإمبراطوريّة، وساهم مع لجنة الديون العموميّة بإثارة اهتمام رجال الصناعة

(١) السلطان عبد الحميد الثاني، ١٩٧٩، ص ٩٦.

(٢) Quataert، ١٩٨٣، ص ١٠.

(٣) Kasaba ١٩٨٨، ص ١١١.

(٤) نفس المرجع السابق، ص ١١٦.

(٥) Shaw، ٢٠٠٢، ج ٢ ص ٢٢٥.

(٦) أوين، ١٩٩٠، ص ٢٧٣.

والمصارف والتجارة الأوروبيين بالاستثمار في مجالات معينة كالأشغال العامة، يمكنها أن تساهم في النمو السريع للاقتصاد [١]، ويجب الانتباه والتأكيد هنا أنّ هذا الأمر تمّ مع أنّ الدولة وصلت في تلك الفترة إلى حالة الضّعف الشديد حتى أنّ حكّام جمعيّة الاتحاد والترقي الذين انقلبوا على حكم السلطان لم يتمكنوا من التحرر من الاعتماد على القروض الأجنبيّة [٢].

وبهذا نرى أنّه بين الخيارين الصّعبين: محاولة البناء من لا شيء بعد الإفلاس والاضطرار إلى الاستدانة، ومحاولة منع التدخّل الأجنبي، وسمّ الحذر والبطء عمليّة البناء في عهد السلطان عبد الحميد بسبب الحرص على الاستقرار والأمن وعدم إعطاء الغرب حجة أو فرصة للتدخل[٣]، ومع هذا رأينا أن مشاريع ضخمة أُنجزت وعمليّة بناء واسعة تمت، وتقدّم لا شكّ فيه قد أحرز، ولو قدر له الاستمرار ولم يُقطع عليه الطريق لكان لنا شأن آخر بين الأمم اليوم.

وكما تضاءلت المساهمة البريطانيّة في الاستثمار العثماني تبعًا لتراجع العلاقة بين الطرفين لحساب تحسنها مع أطراف أخرى، كذلك هبطت المساهمة البريطانيّة في القروض التي منحت للدولة العثمانيّة بعد تأسيس إدارة الديون العموميّة، وفي سنة ١٩١٤ كان نصيب بريطانيا من القروض العثمانيّة ١٤٪ وهو تراجع بمقدار الثلثين عن نصيبها سنة ١٨٨١، وكان النصيب الفرنسي يزيد عن نصف الإجمالي، أما ألمانيا فتضاعف إسهامها ثلاث مرّات[٤].

ولو انتقلنا إلى الجانب الآخر من الصورة لنرى ماذا فعلت دول الاستقلال والتجزئة أمام الهيمنة الماليّة الغربيّة، لوجدنا أمامنا النموذج الخديوي المصري المستقل الذي

---

(١) Shaw، ٢٠٠٢، ج ٢ ص ٢٢٦.

(٢) أوين، ١٩٩٠، ص ٢٧١ و ٢٧٤ و ٢٧٩.

(٣) Cetinsaya، ٢٠٠٦، ص ١٢.

(٤) إيناجيك، ٢٠٠٧، ج ٢ ص ٥٠٧.

عاصرت أزمته الماليّة الأزمة العثمانيّة ولكنها اختلفت معها في النتيجة، ويلاحظ مَن أرّخ لهذه الفترة الاختلاف البيّن بين مصير الدولة العثمانيّة الجامعة ومصير ولايتيها المستقلّتين في مصر وتونس بعد إفلاس الجميع، ولو دققنا النظر في مصر حيث الولاية الأكبر والأهمّ لوجدنا أنّه في الوقت الذي وقعت فيه تحت الاحتلال البريطاني نجت الدولة العثمانيّة من هذا المصير وقطعت شوطًا كبيرًا في عمليّة سداد الديون، وكما يقول تيودور رتشتين في تأريخه للمسألة المصريّة إنّ الباب العالي استطاع أن يخرج من عراكه مع دائنيه فائزًا منتصرًا، واضطرّ حملة السندات التركيّة وهم صاغرون أن يقنعوا بالقليل الذي قسم لهم [١]، كما يشير باموك إلى تباطؤ عمليّة الاندماج في السوق العالميّة التي يسيطر عليها الغرب بعد سنة ١٨٨٠ في الدولة العثمانيّة لأنّ الاقتراض انخفض عمّا سبق[٢]، ويتبع رتشتين ما سبق بقوله إن ما لم يوقعه الدائنون بالدولة العثمانيّة أوقعوه بمصر، التي عاملوها بقسوة لافتقادها الأهميّة الدوليّة التي حظيت بها الدولة العثمانيّة وفقًا لعيساوي[٣]، مع أن الطرف الدائن كان في الحالين واحدًا وهو الدائنون الغربيون الذين تهيمن عليهم بريطانيا، ويعْزو روجر أوين مصير مصر لأسباب لا يغيب عنها دور استقلالها عن الدولة العثمانيّة في هذه الكارثة: فصغر حجمها، وموقعها الاستراتيجي على الطريق إلى الشرق، وغموض علاقتها بسادتها العثمانيين السابقين، قد تضافرت جميعًا لتشجع أولئك الذين يقرضون الأموال بدعم من حكوماتهم في العادة على أن يفرضوا على القاهرة شروطًا أكثر إجحافًا من تلك التي كانت تفرض على استانبول [٤]، ومن الواضح جدًّا أنه لو لم يقم الخديوي بجهوده الاستقلاليّة لما أصبحت مصر صغيرة الحجم، ولظلت جزءًا من كيان كبير ولما ساد الغموض علاقتها بالدولة العثمانيّة، ويلاحظ أوين كذلك أنه حتى عندما اعترض

(١) رتشتين، ١٩٥٠، ص ١١.

(٢) Pamuk، ١٩٨٧، ص ١٣.

(٣) Issawi، ٢٠١٠، ص ٦٦.

(٤) أوين، ١٩٩٠، ص ١٧٧ – ١٧٨.

المصريون على الشروط التي فرضت عليهم وتزايد الهيمنة الأجنبيّة، تدخل الأجانب عسكريًّا وهو مصير لم يواجهه أتراك الأناضول حتى هزيمتهم في نهاية الحرب العالميّة الأولى .

إنّ هذا المثل يؤكّد أنّ فكرة الاستقلال عن الكيان الجامع كانت المصدر الذي نبعت منه الشرور على بلادنا التي كانت في حالٍ أفضل عندما تواجه المخاطر متّحدة، ولا يجوز لنا في هذا المقام تبرئة السلطنة العثمانيّة من مصير مصر لأنّ السّلطان عبد العزيز استجاب آنذاك بقصَرِ نظرٍ إلى تطلّعات ولاتها الاستقلاليّة وقبِلَ الرشاوى التي دفعها الخديوي إسماعيل ليحَصلَ على مكانةٍ مستقلّة عن الخلافة[1]، وكان للاستقلال المصري سلبيات أخرى مذكورة في أماكنها عند الحديث عن الامتيازات الأجنبيّة وأملاك السلطان عبد الحميد، وقد تطرق إليها هرشلاغ[2].

ومن المفارقات الدّالة أيضًا على مساوئ الاستقلال عن الكيان الموحّد، أنه بعد إعلان الإفلاس العثماني سنة ١٨٧٥، وقبلَ تأسيس إدارة الديون العموميّة سنة ١٨٨١، بدا أنّ بريطانيا تحاول فرض وزير بريطاني على الحكومة العثمانيّة كما حدث زمن الوزارة الأوروبيّة في مصر سنة ١٨٧٨، وتردد في شهر مايو سنة ١٨٧٩ اسم إيفلن بارنج بصفته مرشّحًا لمنصب وزير الماليّة في استانبول، وهو نفس المنصب الذي احتله بريطاني في الوزارة المصريّة، ووافق بارنج على هذا الترشيح بعد تردّد ولكن تبيّن أنّ الحكومة العثمانيّة ليس لها رغبة في طرح هذا الموضوع [3]، والطريف في الأمر أنّ هذا المرشّح المتردّد نفسه أصبح فيما بعد ولمدة ربع قرن (١٨٨٣ - ١٩٠٧) الحاكم المطلق لمصر المستقلّة عن الخلافة والمحتلة في نفس الوقت من بريطانيا، وأصبح لقبه اللورد كرومر.

---

(١) نفس المرجع السابق، ص ١٨٢، وأيضًا: رتشتين، ١٩٥٠، ص ٧.

(٢) هرشلاغ، ١٩٧٣، ص ١٤٧ و ١٤٩.

(٣) أوين، ٢٠٠٥، ص ١٦٩.

هذا عن الكيانات المستقلّة التي عاصرت الخلافة، فماذا عن الكيانات المستقلة التي نشأت على أنقاضها فيما بعد ثمّ حصلت على استقلالها من الاستعمار الغربي؟

لم تكنْ كيانات التّجزئة بعد رحيل الاستعمار أفضل حالًا من كيانات التجزئة زمن الخلافة رغم أبهة الاستقلال التي رافقتها، وإذا كانت الأعباء الماليّة التي وقعتْ على كاهل الدولة العثمانيّة ثقيلة جدًّا، فإنّنا يجب أن نذكر أنّها لم تلجأ إلى الاستدانة، ومن ثمّ تتعرّض للإفلاس إلّا في النصف الثاني من القرن التاسع عشر أي في القرن الأخير من عمرها الطويل[١]، فالاقتراض والإفلاس لم يكونا من الصّفات الملازمة لها واللصيقة بتكوينها، إذ ظلّت معتمدة على نفسها مكتفية بذاتها أكثر أيّام عمرها، أمّا دول الاستقلال والتجزئة فقد ولدت ضعيفة معتمدة على المساعدة الأجنبيّة لقاءَ ما توفره لسادتها الغربيّين من خدمات، وأصبح السقوط في المديونيّة صفة ملازمة لأكثر هذه البلاد في عهد الاستقلال حتّى مَن رزقت منها نعمة النّفط الوفير، ويرصد الدكتور زكي في سنة ١٩٨٩ مدى انتشار المديونيّة بين البلاد العربيّة بالقول إنّ علاقات المديونيّة شملت جميع الأقطار العربيّة باستثناء قطرين نفطيّيْن هما السعوديّة والكويت[٢]، ثمّ دار الزمن ليدخل هذا الاستثناء أيضًا ضمن المديونيّة بعدما دفعت السعوديّة المليارات لشراء المواقف الروسيّة والصينيّة ضدّ أقطار عربيّة وإسلاميّة لصالح المواقف الأمريكيّة في أزمات مختلفة.

لقد ولدتْ دولة التّجزئة بهذا العجز البنيوي، ويتحدّث الأستاذ أحمد الشقيري الذي رأس منظمة التحرير الفلسطينيّة، وعمل مندوبًا لأقطار عربيّة في منظمات دوليّة عن ذلك العجز؛ بقوله: كان الوطن العربي في أكثر أقطاره تحت رحمة الدّول الغربيّة حماية ووصاية، في السياسة والاقتصاد، من ذلك مثلًا أن السعوديّة، وهي قوة اقتصاديّة عالميّة، كانت في عهد مؤسّسها الكبير الملك عبد العزيز آل سعود،

(١) Pamuk، ١٩٨٧، ص ٥٧.

(٢) زكي، ١٩٨٩، ص ٢١٩ و ١٣٠ - ١٣٥، وأيضًا: العيسوي، ١٩٨٩، ص ١٧٧ - ١٧٩، وأيضًا: نعوش، ٢٠٠٤ وهي مراجع تلقي ضوءًا على حجم المديونيّة العربيّة في فترات متباعدة.

تتلقى عونًا ماليًّا سنويًّا من بريطانيا في أوّل الأمر، ثمّ من أمريكا في ما بعد، ومثلها الكويت وقطر والبحرين، والمحميات التّسع (السبع) التي أصبحت دولة الإمارات العربيّة، كانت كلّها تتلقّى مساعدات ماليّة مقرّرة من الخزانة البريطانيّة عامًا بعد عام، ومن ذلك أن كلًّا من ليبيا وإمارة شرق الأردن في أوائل عهدهما؛ كانتا تتلقّيان عونًا ماليًّا يصل إلى نصف ميزانيتيهما ، ثمّ يصف انقلابَ الحال الاقتصادي بعد اكتشاف النفط الذي أصبح الرعب الأكبر في دنيا الاقتصاد والمال والأعمال ووسيلة لقلب موازين القوى في الساحة العالميّة، ولكن الجانب العربي لم يصل بعد إلى إدراك هذه الحقيقة أو أنه لا يملك الرّغبة والإرادة في الإيمان بهذه الحقيقة [1]، أي أنّ الضّعف البنيوي لدولة التجزئة العربيّة جعلها لا تتمكن من استخدام قوّة آلة جبارة بيدها ولا ترغب في الإقدام على ذلك مما يشير إلى عبثيّة المراهنة على إنجازاتها مع عدم قدرتها على استخدام حتى ما تملكه من أوراق القوة.

ويرصُد الدكتور نعوش في بحثه عن إعادة جدولة الدّيون الخارجيّة لجوء البلاد العربيّة أكثر من ثلاثين مرّة إلى نادي باريس لإعادة برمجة التزاماتها الماليّة، ناهيك عن الاتفاقيات العديدة المبرمة مع نادي لندن وتلك التي عقدت خارج إطار هذيْن النّاديين ، ويذكر مارك فرو مثلًا معاصرًا للإفلاس العربي وهو ما حدث في الجزائر سنة ١٩٨٥: هذا الإفلاس المذلّ يذكّر بإفلاس مصر في نهاية القرن التاسع عشر، عرفت بلدان استعمرت سابقًا مثل كوريا الجنوبيّة وسنغافورة كيف تفلت منه.. دون أن تملك أوراق الجزائر الرابحة .. غاز وبترول [2].

ولا يعني عدم تعرّض هذه الدول للاحتلال المباشر أنها أقوى حالًا من الماضي أو أنها بمنأى عن الخطر، فتغيّر أساليب الاستعمار لا تعني عدم تمكّنه من تشديد القبضة على دول الأطراف بأسلوب قد يبدو مغايرًا لما حدثَ في الماضي من تدخّل مباشر

(١) الشقيري، ٢٠٠٦، ج ٤ ص ٣٢٤٣/ كتاب الجامعة العربيّة : كيف تكون جامعة « وكيف تصبح عربيّة.

(٢) فرو، ٢٠٠٧، ص ٤٥.

واحتلال عسكري، ولكن العبرة بتحقق التبعيّة للمصالح الغربيّة مهما كان شكل هذه التبعيّة وهو ما لم تتخلّص منه دول التّجزئة؛ بل زادت غرقًا فيه، ولم يعدِ الأمرُ بحاجة للقوة كالسابق للحصول على الإذعان، ولهذا السّبب نرى أنّ الاحتلال العسكري في أيامنا لا يكون إلّا من نصيب المتمردين على الإرادة الغربيّة وحدهم في الوقت الذي يُساق البقيّة رغبة ورهبة باستسلام خلف المصالح الغربيّة.

وهذا ما يقودنا إلى الاختلاف الثاني بين دولة الخلافة ودول التجزئة في مجال الديون بعد مدى التصاقها بتكوين الدّولة صاحبة العلاقة، والاختلاف الثاني هو قوة القيد الذي فرض على دول الاستقلال، وقد ذكر الدكتور رمزي زكي تبعات الديون الحديثة على الدولة القطريّة، فلم يعد القيد مقتصرًا على السيطرة على بعض الموارد لتحويل أرباحها لسداد الديون، بل تضخم الأمر مع تغوّل الدائنين وضعف الدول المستقلة التي تواجههم مما يستتبع تدخّلًا سافرًا في سياسات الدول الداخليّة وتخطيطها الاقتصادي بما يؤدّي بها في النهاية إلى أن تصبح أكثر تبعيّة.. وأكثر اعتمادًا على الخارج على الرغم من تزايد هذا الاعتماد في الوقت الراهن أصلًا [١]، وذلك بدلًا من سداد الديون والتحرر من القيود.

وهذا يؤكّد ما ذهب إليه في موقع آخر من أنّ المهمّ في بحث الدّيون هو السياق التاريخي الاقتصادي والاجتماعي والسياسي الذي تحدث فيه علاقات الدائنيّة والمديونيّة، فإذا كان هذا السياق تسيطر عليه قوى التبعيّة للخارج وتطبعه علاقات النّمو اللامتكافئ؛ فإنّ علاقات المديونيّة أو الدائنيّة تنطوي دائمًا على خسارة واستغلال للطّرف التّابع مهما كان دائنًا أو مدينًا، وبقدر ما تخفّ السيطرة الأجنبيّة وتضعف خيوط التبعيّة مع الاقتصاد الرّأسمالي العالمي يستطيع البلد أن يوظّف تلك العلاقات لخدمة أهدافه الاقتصاديّة والاجتماعيّة والسياسيّة [٢]، وبهذا نستطيع أن نفسّر مدى

---

(١) زكي، ١٩٨٩، ص ١٧٦ – ١٨٥.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٢١٧ – ٢١٨.

الضّعف الذي واجهت به دول الاستقلال والتجزئة الدولَ الكبرى حتى عندما كانت تملك احتياطيات هائلة في الاقتصادات الغربيّة، وقبل ذلك عندما اعتمدت دول الغرب على إمكانات مستعمراتها لتمويل مجهوداتها الحربيّة وغيرها، فاستدانت منها[١]، وهي مفارقة في مواجهة القوة النسبيّة التي واجهت بها الدّولة العثمانيّة دائنيها وليس مدينين لها، كما أنّ سياسات إعادة جدولة الديون التي لجأت إليها دول عربيّة غير نفطيّة سلبت الاستقلال المدّعى، وربطت هذه الدول بقيود شديدة أثّرت على حياة المواطن العادي، وأصبحت بذلك بديلًا عصريًّا و نظيفًا للاحتلال العسكري في الزمن الماضي.

ويسمّي الدكتور زكي إعادة الجدولة فخًّا نُصب لاصطياد الفرائس التي تطالب به[٢]، ويرى أن هذه الجدولة إذعانًا من الدّول المدينة وتدخّلًا في شئونها الداخليّة ورضوخًا للتبعيّة، وذلك لأنّ عليها قبول الإدارة الخارجيّة المباشرة لاقتصادها، لضمان سداد الدّيون ولضمان بقائها خاضعةً لشروط عمل الرأسماليّة على النطاق العالمي وزيادة استغلالها وانفتاحها[٣]، فما الذي صنعه الاستعمارُ والاحتلال العسكري فيما مضى أكثر من هذا؟

كما يقول الدكتور نعــوش إنّ سياسات إعادة الجدولة قد أدت إلى هبوط مستوى معيشته ١٦٠ مليون عربي ينتمون إلى الدّول التي تطبق برامج الإصلاح المفروضة من صندوق النقد الدولي،[٤] وحذر الدكتور زكي منذ زمن طويــــل من تداعيات خطر المديونيّة الذي تفاقم في السنوات الأخيرة (١٩٨٩) بشكل يدعو للقلق الشديد في عددٍ لا بأس به من الأقطار العربيّة المدينة، وهناك أقطارٌ أخرى مرشحة في

(١) زكي، ١٩٨٧، ص ٣٧٦، هامش ١٥٣.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٣١٦.

(٣) نفس المرجع السابق، ص ٣٢١ – ٣٢٢.

(٤) نعوش، ٢٠٠٤.

القريب العاجل أن تدخل دائرة هذا الخطر، وهو خطرٌ ليس أهمّ معالمه تزايد عبء الدين واستنزاف موارد هذه الأقطار وتعطيل التنمية فيها وفرض قوى الانكماش عليها واعتصارها حتى آخر رمق لدفع مستحقّات ديونها ، بل الخطر الأكبر هو فقدان حريّة اتخاذ القرار الاقتصادي وعودة السيطرة الأجنبيّة المباشرة للهيمنة على مقدرات هذه الأقطار والتحكم في تشكيل توجّهاتها الإنمائيّة والاجتماعيّة؛ بل والسياسيّة أيضًا [١].

ولا يبدو دورُ الديون بعيدًا فيما أصاب بلادنا من كوارث منذ سنة ١٩٩٠ حين قامت العوامل السياسيّة في إلغاء الديون كما يسمّيها الدكتور نعوش، بدور في السياسة التي اتبعتها دولة عربيّة كبرى هي مصر زمنَ مبارك إرضاءً للمصالح الغربيّة وهو ما جرّ على أمتنا المصائب منذ تلك اللحظة، وقبض النظام الحاكم آنذاك ثمنَ موقفه هذا، والمهمّ أنه بعد إلغاء تلك الديون لم تتحرّر الدول التي كانت مدينة، واستمرّت في الوقوع في فخّ الدّيون حتى انفجرت أوضاع البلاد العربيّة سنة ٢٠١١ نتيجة تراكم الفقر والبؤس، وهو ما يؤكّد أنّ إلغاء الديون في حدّ ذاته كان أداةً سياسيّة بيد الدائن وليس علاجًا اقتصاديًّا لصالح المدين.

كما أشار الدكتور نعوش إلى قيام الدول الصناعيّة الكبرى بتضخيم المديونيّة الخارجيّة للبلدان النامية بطرق عديدة كبيع الأسْلحة وتمويل المشاريع غير الإنتاجيّة، ثمّ تقوم بإلغاء هذه الدّيون حسب المكاسب السياسيّة والاقتصاديّة التي تعود على الدول الدائنة[٢]، وهو ما يؤكّد الاستنتاج السابق.

ولكنْ كيف تعاملتِ الدولة العثمانيّة مع دائنيها الغربيين الذين اضطرّت للتعامل معهم زمن ضعفها بطريقةٍ افتقرت إلى التّكافؤ نتيجة اختلال ميزان القوّة لصالح الغرب مما أفسح المجال لاتّساع نطاق تعارض المصالح؟ وكيف نظرت الدّولة لهذا التعارض وكيف تعاملت معه وعالجته؟

---

(١) زكي، ١٩٨٩، ص ٢٦٥.

(٢) نعوش، ٢٠٠٤.

لقد وقفتِ الدّولة العثمانيّة موقفًا لا يتّسم بالخضوع والخنوع والقبول المطلق بالأوضاع السلبيّة التي أنْتجها التغلغل الاقتصادي الأوروبي، وذلك على العكس من دول الاستقلال والتجزئة التي نشأت على أنقاض العثمانيّين، والتي كانت- ومازالت- تقف أمام المؤسسات الاقتصاديّة الغربيّة موقفًا مستسلمًا حتى لو كان ذلك ضدّ مصالحها الذاتيّة وضدّ مواطنيها، وكمْ رأينا من مشاهد التّظاهرات المعترضة على وصفات صندوق النقد الدّولي والبنك الدولي لما تسبّبه من بؤس في حياة المواطن العادي عندما تقضي تلك الوصفات برفع أسعار مواد المعيشة والوقود الأساسيّة فيكون مصيرُ هذه الاعتراضات القمع العنيف على أيدي أجهزة الدولة القُطريّة.

وقد تنوّعت وسائلُ المقاومة العثمانيّة حسب الموقف، سواء كان الطّرف الآخر دائنًا أو مستثمرًا أو تاجرًا، ويصف كواترت السياسة الاقتصاديّة العثمانيّة بأنّها كانت مرنة وخلّاقة، تعطي فقط الحد الأدنى الضروري لتحقيق الأهداف المطلوبة (١)، ويصف المخاطر التي كانت تواجه الشركات الأوروبيّة بأنها تزيد بفعل الاستقلال السياسي الذي يمارسه النظام العثماني (٢)، ويوضح تعامل الحكومة العثمانيّة مع احتكار الريجي للتبغ جوانب مهمّة من الإجابة عن الأسئلة السابقة المتعلقة بعلاقة الدولة مع دائنيها.

تأسّس احتكار الريجي سنة ١٨٨٣ بعد الاتفاق بين الحكومة العثمانيّة وإدارة الديون العموميّة وثلاث مجموعات مصرفيّة، وذلك بعد أن أقنع حملة الأسهم الفرنسيون إدارةَ الديون بالتخلي عن استغلال زراعة التبغ لصالحهم وتأسيس منظمة خاصّة لذلك مقابل مزايا محدّدة للإدارة والحكومة العثمانيّة لكسب تعاونها في هذا المجال، وقد بدأ الاحتكار عمله الذي امتدّ ٣١ سنة، في أبريل ١٨٨٤، وكان مختصًّا بالتحكم بإنتاج واستهلاك التبغ محليًّا في الدولة العثمانيّة لصالح استيفاء الدائنين الأوروبيين ديونهم منها بعد إعلان إفلاسها سنة ١٨٧٥ ثمّ تنظيم عمليّة السّداد سنة ١٨٨١.

---

(١) Quataert، ١٩٨٣، ص ١٥٠.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ١٥١.

أوجد تأسيسُ الاحتكار أوضاعًا جديدة وجدت الدّولة ومزارعو هذا القطاع الغني فيها، والذي ربما كان أغنى قطاعات الزراعة؛ أنفسهم في مواجهتها، ومن هذه الأوضاع ما كان إيجابيًّا، ومنها ما كان سلبيًّا، وهذه السّلبيات لم تكنْ قليلة، ومن الأوضاع الإيجابيّة إيجاد وظائف للعديد من أفراد الرعيّة العثمانيين الذين حرصت الدّولة دائمًا على أن يكونوا المستفيدين من الفرص الوظيفيّة مع قصر التوظيف الأجنبي على الوظائف التي تحتاج الخبرة النادرة، وكانت الدولة العثمانيّة في هذا الوقت تصارع سكرات الموت ومع ذلك كانت تحاول جهدها فرض مصالحها على الشركات الأجنبيّة العاملة فيها، ولم تكن تستسلم لها بسهولة[1]، وذلك كما رأينا في تعاملها مع شركة فحم الإيريجلي وشركة ميناء استانبول وكما سنرى في أكثر من موقع في بناء السكك الحديديّة كسكة حديد الحجاز وسكة بغداد، وسكة دمشق- بيروت، ولكن هذا لم يمنع وجود صور سلبيّة أحيانًا مثل توظيف الأجانب أو منحهم رواتب أعلى من رواتب المواطنين العثمانيين[2]، وهذه السلبيات نتجت ولا شكّ عن حالة الضعف، ومن المتوقع حدوثها، أمّا الغريب فعلًا هو وجود الصور الإيجابيّة التي أتكلم عنها والتي افتقدتها دولُ التّجزئة فيما بعد بسبب الضّعف المستديم، ومن الإيجابيات أيضًا أنّ القوات التي تأسست لمساعدة الاحتكار في المراقبة ساهمت أحيانًا في محاربة اللصوصيّة وقطع الطرق[3].

أمّا الأوضاع السلبيّة التي أنتجها تأسيس الاحتكار فهي فقدان عمل مَن كانوا يعتمدون على المصانع المحليّة، وتحطّم شبكات التّسويق السابقة المرتبطة ببنية المجتمع الزراعي، ووضع قسم من الرعيّة العثمانيّة، وهم المزارعون، تحت سيطرة أجنبيّة تحدّد لهم نظام الزراعة وسعر الإنتاج، وتجبرهم على اتّباع أنظمة خاصة في التسجيل والتّخزين والتعويض عن المفقود بما ربما لا يتلاءم مع مصالحهم، فكيف استجابت الدولة العثمانيّة ومواطنوها لهذه التّحديات والمساوئ التي فرضتها عليهم أوضاع الضعف والإفلاس؟

(١) إيناجيك، ٢٠٠٧، ج ٢ ص ٥٥١.

(٢) نفس المرجع السابق، ج ٢ ص ٥٦٠.

(٣) هذا الفصل ملخص من Quataert، ١٩٨٣، ص ١٣ - ٤٠.

يقول المؤرّخ كواترت في دراسته عن تفسّخ المجتمع، والمقاومة الشعبيّة في الإمبراطوريّة العثمانيّة والتي تتحدّث عن ردود الفعل على الاختراق الاقتصادي الأوروبي في الفترة الممتدّة بين ١٨٨١ - ١٩٠٨، أي في زمن السّلطان عبد الحميد، يقول إنّه رغم الاختلاف في استجابة الجماعات المختلفة داخل الدولة لآثار هذا الاحتكار الأجنبي؛ فإنّ الحكومة وعموم الرعايا حملوا مشاعر سلبيّة تجاهه[١]، وكان التهريب هو الشكل السائد للمقاومة[٢]، وقد منح تهريب التّبغ المزارع فرصًا أفضل لبيع محصوله بسعر أعلى وبكميات أكبر من الفرص المعروضة عن طريق الاحتكار، كما جنّب المزارع سلبيات ونفقات التأخير والتخزين والخضوع للضرائب أو مقاسمة المحصول مع مالك الأرض[٣].

انتشر التهريبُ في الدولة العثمانيّة انتشارًا واسعًا وفاقت مبيعاته مبيعات الاحتكار نفسه، واستدل كواترت على حجمه من بعض المؤشّرات الدالة مثل عدد المراقبين الذين وظّفهم الاحتكار لمنع التهريب وازدياد أعدادهم بمرور السنين ونسبة رواتبهم إلى رواتب مجموع الموظفين ونسبة نفقات المراقبة إلى مجموع نفقات الاحتكار كلها: إذِ اضطرّ الريجي إلى توظيف آلاف المراقبين بأعداد تصاعدت على مرّ السنين، وكانت رواتبهم تزيد عن نصف مجموع الرّواتب التي يدفعها الاحتكار لموظفيه كافة، وكانت نسبة المراقبة تتصاعد باستمرار مقارنة بمجموع النفقات حتى وصلت إلى ١٢٪ [٤]، ورغم كلّ هذا فإن تصاعد النفقات لم يكن دليلًا على زيادة المضبوطات وانحسار التهريب، بل إن كميّة ما كان يضبط تناقصت مع الزمن وبخاصة بعد سنة ١٩٠٠[٥].

---

(١) ص ١٨.

(٢) ص ٥ و ٢١.

(٣) ص ٢٤.

(٤) ص ٢١ - ٢٢.

(٥) ص ٢٢.

ولاحظ التقرير السنوي الأوّل للريجي أن التهريبَ منتشر ومنظّم[١]، وبشر حملة الأسهم بأن الحكومة العثمانيّة ستتدخّل لقمعه، فماذا كان موقف الحكومة ؟ وماذا ترتب عليه؟

نلاحظ من مُجمل موقف الدّولة من هذا الاحتكار الأجنبي أنها لم تخدعْ نفسها فيما يتعلق بحقيقة ما يؤلّفه من خطر على استقلالها واستقلال رعاياها في استغلال مواردها، ولعلّ هذا يتّضح مما نصّ عليه أحد التقارير الموجّهة للقصر السلطاني: إذا كان هناك ما يمكن أن يعيدَ إحياء الإمبراطوريّة العثمانيّة، فإنّه ضمان الإفادة الفعليّة من زراعة التبغ، وذلك بإلغاء احتكار الريجي كليًّا، وإزالة كلّ آثاره الضّارة [٢]، ونلحظ هنا أنّ اللغة المستخدمة لم تكتفِ بعدم القبول بهذا الاحتكار الأجنبي؛ بل نراها تحمّله أكثر من وزره الفعلي وتنتظر من التخلص منه آمالًا ضخمة جدًّا لا شكّ أنّها أكبر من الاعتماد على استغلال محصول زراعي واحد فقط، وهذا يدلّ على أنّ الهزيمة تضخّمت في عين الدولة ولم تتحوّل إلى نصر، وذلك على عكس ما حدث في الدول المجهريّة التي قامت بعد الدولة العثمانيّة فقلبت الحقائق وزوّرت الوقائع وجعلت الهزيمة نصرًا والتراجع تقدمًا، وأصبحت غاية الأماني عندها هي الالتزام بالشّرائع الدوليّة التي تفرضها القوى الكبرى، ويتحقّق لنا بواسطتها العدل والأمان حسب المزاعم الكاذبة.

وظلّ العثمانيون يحاولون التخلّص من هذه الهزيمة كلّما سنحت لهم الفرص، وهذا ما حصل عندما استغلّت الدولة المصاعب التي يمرّ بها الريجي نتيجة الأزمة الاقتصاديّة العالميّة ولم تمدّ له يد العون رغم الشكاوى المستمرّة من عدم تعاونها؛ بل مشاركتها في أسباب الخسارة الواقعة على الاحتكار كما سنرى، وحاولت الدولة تحسينَ شروط الامتياز ودخلت في مفاوضات متقطّعة استمرت من سنة ١٨٩٥ إلى ١٨٩٩ تمّ فيها بعض التقدم وإن لم يكن كبيرًا[٣].

(١) ص ١٩.

(٢) ص ٣٤، ١٦٣.

(٣) ص ٣٤.

أمّا فيما يتعلق بالتهريب فقد رأينا أنّ الدّولة لم تغفل عن خطر الاحتكار على استقلالها وعلى رعاياها المزارعين، وكانت رؤيتها لمصلحتها وقدرتها على تجسيد هذه المصلحة هي التي حكمت مواقفها، ومن الملاحظ أنّ مصلحة الدولة وفقًا لرؤيتها لم تكن منفصلة عن مصالح الرعيّة وبخاصّة المزارعون، ويشير كواترت إلى أن الحكومة المركزيّة عالجت مسألة علاقتها بالريجي وبرعاياها من منطلق حرصها الشديد على استقلالها، ولهذا ساعدت رعاياها بسدّ الطريق على تطبيق الاتفاقات التي وضعتهم تحت سلطة شركة أجنبيّة [١]، وكانت الوسيلة الأبرز في ذلك هي عدم التعاون في قمع التهريب مع حاجة الاحتكار الماسّة إلى الجهد الحكومي في هذا المجال.

ويؤكّد كواترت كما رأينا أنّ الشعور السلبي تجاه الريجي لم يقتصر على الرعايا ولكن شاركت فيه الحكومة منذ البداية[٢]، وكان قصر السلطان مهتمًّا بأثر الاحتكار على الاستقلال العثماني[٣]، ولهذا تغاضت الدّولة عن التهريب وعدّته نوعًا من المقاومة، ورفضت التعاون الكلي في عمليّة قمع التجارة الممنوعة[٤]، وظلت ثابتةً على هذا الموقف إلى قيام الثّورة على السلطان سنة ١٩٠٨، وحينها تغيّرت هذه السياسة كليًّا[٥]، ويعزو كواترت نجاحَ المهربين إلى عدم رغبة الدّولة في التعاون الكلي مع الاحتكار، ورغم الطلبات المتكررة من الريجي فإنّه فشل في الحصول على المساعدة والمساندة من الحكومة لقمع التهريب[٦]، ويصف المؤرخ هذا الموقف بأنه كان معاديًا للاحتكار لأنّ السّجلات الحكوميّة لتلك الفترة تحتوي على إجراءات اتخذت وحدّت كثيرًا من أرباحه، وحرمته أرباحًا إضافيّة برفض العمل ضدّ التهريب[٧]، ويمكن تسليط الضوء على بعض هذه الإجراءات:

(١) ص ١٩.

(٢) ص ١٨ و ٢٦.

(٣) ص ٢٦.

(٤) ص ١٩.

(٥) ص ٢٩.

(٦) ص ٢٥.

(٧) ص ٢٥.

١) ينصّ عقد الامتياز على حقّ الريجي في اقتلاع التبغ المزروع بلا تصريح، وعدم زراعة الحقل المقتلع إلى نهاية الموسم، ومع ذلك فقد رأى مكتب الصّدر الأعظم في هذا خسارة على المزارع، مما دفع نظارة الماليّة لإصدار قرار في سبتمبر ١٨٩٥ يحظر اقتلاع التبغ الذي وصل حدّ النضوج، ثمّ اتبعته بقرار في ديسمبر شمل حظر الاقتلاع فيه كلّ المزروع سواء كان ناضجًا أم لا [١].

هذا القرار أغضب الاحتكار، ودفعه لاتهام الدولة بسوء النيّة تجاهه لأنها تفضل مصالح رعاياها على مصالحه! [٢]، ونلاحظ هنا جرأة المؤسّسات الغربيّة في محاولة فرض مصالحها بطريقة فجة وهو أمر مازال مستمرًّا، ولكنّه اليوم يجد الاستجابة الرسميّة خلافًا للأمس.

ويردّ المؤرخ كواترت على اتّهام الريجي بوضع الأمر في سياقه العام حينما أشار إلى أن الاحتكار كان ينظر من زاوية ضيقة تخصّ مصالحه وحده، (وهو أمر مستمرّ إلى اليوم في السياسات الغربيّة)، ويتناسى أنّ هنالك مصالح أوسع للدّولة تتعلق بزيادة المحاصيل، وهو ما كانت تعمل له تناغماً مع قانون الأراضي لسنة ١٨٥٨ والذي يركّز على أهميّة حرث الأرض وزراعتها، ونرى من هذا المثل أنّ الريجي سار على ما دأب عليه الأجانب في بلادنا، إذْ ينظرون إلى الإجراءات من زاوية مصالحهم الخاصة دون أي اهتمام بمصالح البلاد وأهلها، وكلّ ما يهمّهم هو استخراج أكبر قدرٍ من الأرباح ولو على حساب الناس الذين يعمل هؤلاء الأجانب بينهم، ويفترضون أن الهمّ الرئيس للحكومات هو إرضاء الأجنبي[٣]، ولكن على عكس ما يحدث اليوم في دول اتفاقيات التجزئة والتي تستجيب للمؤسسات الدوليّة وإن كان ذلك على حسابها وحساب مواطنيها، نجد أن موقف الحكومة العثمانيّة متناغم مع مصالح مزارعيها رغم وجود القيود القانونيّة التي قد تشلّ إرادة الدولة، ووجدنا في هذه الحالة أن

(١) ص ٢٩.

(٢) ص ٢٩.

(٣) ص ٢٦.

قرار مكتب الصدارة العظمى لا يشير ولو إشارة إلى أنّ المزروع بغير ترخيص هو غير قانوني[١]، ويؤكّد حقّ المزارع في جني أرباحه.

٢) المثل الثاني للإجراءات التي اتّخذتها الحكومة العثمانيّة ضدّ أرباح الاحتكار هو قرارها نزع السلاح من قوات المراقبة التابعة له سنة ١٨٩٥، وقد نبع هذا القرار من تشخيص الدولة مصلحتها في ذلك الوقت الذي اندلعت فيه أعمال العنف الأرمنيّة وعدم رغبة الحكومة في وجود سلاح خارج السلطة رغم أن هذا السّلاح يمكنه مساعدة الدولة، الأمر الذي أدّى بالريجي إلى اتهام الحكومة بأنها تعمل على إضعافه بل تحطيمه[٢]، ولكننا نجد هنا أيضًا أنّ الدولة تعمل وفق ما تشخصه من مصالحها لا كما يُفرض عليها من الخارج ولهذا نراها تنزع السّلاح من الاحتكار سنة ١٨٩٥ عندما كانت في مواجهة عسكريّة، ثمّ تستفيد من هذا السّلاح في قمع اللصوص وقطاع الطرق بعد ذلك بعشر سنين[٣].

٣) والمثل الثالث لهذه الإجراءات هو فيما يخصّ التهريب الذي رفضت الدولة منذ البداية التعاون الجاد في قمعه، وتركت هذه المهمّة لمراقبي الريجي الذي لم يُعط الحريّة للتوسّع في توظيفهم حتى لا يتحول إلى دولة داخل الدولة(٤)، ومع ذلك لم تخلُ السّاحة للريجي عندما كان الأمر ضارًّا بمصالح الدولة مثلما حدث مع التّهريب البحري الذي كان يقرن تهريب التبغ بتهريب السلاح، الأمر الذي دفع الحكومة للتعاون مع الاحتكار لمنع هذا النّوع من التّهريب الذي كان خطرًا يزوّد المناطق المتفجرة في البلاد بالسلاح، وحدث هذا التعاون لأنّ موارد الدولة قصرت عن تحمل مثل هذه الأعباء[٥]، وبهذا يتضح لنا أن سياسة عدم التعاون لقمع التهريب عمومًا لم تكن نابعة من قلة موارد الدولة، لأنها تعاونت عندما

---

(١) ص ٢٩.

(٢) ص ٣٣.

(٣) ص ٣٧.

(٤) ص ٢٦ و ٣٠.

(٥) ص ٣٧.

كان الأمر يهمّها؛ أيّ بما يناسب رؤيتها لمصالحها، والتي عبرت عنها مختلف التقارير رسميّة كانت أم غير رسميّة، حيث ركّزت على قضيّتين رئيسيّتين: استقلال الدولة ومصلحتها، ومصالح المزارعين، واتّضح ذلك من التقرير المقدّم للسّلطان عبد الحميد سنة ١٨٩٠ من عاملٍ في الاحتكار اسمه نوري بك[١]، وفي القرارات الحكوميّة التي صدرت سنة ١٨٩٥ لتقويم عمل الاحتكار والتي احتوت ٤٧ قرارًا معظمها يدين ممارساته ويعلن عدم قانونيتها[٢]، وفي تقرير كتب بين ١٨٩٧ – ١٨٩٨ وأعلن عداءه المطلق للاحتكار، وسبق اقتباس فقرة منه، وفي تقرير نظارة الأشغال سنة ١٨٩٨.

وكان هذا الجفاء الملحوظ بين الدولة وهيئة الريجي معروفًا حتى أنّ موظفًا في السفارة الألمانيّة في العاصمة استانبول كتب في تقرير أنّ اشتراك الموظفين الرسميين في عمليات التهريب لم يكن بدافع مالي خالص إذ أن مناوأة الريجي كانت عندهم انطلاقًا من ولائهم للدولة[٣]، بل إننا نجد أن قصور الإمكانات كان يحدّ من تنفيذ القرارات الرسميّة لصالح المزارعين، وليس عدم التعاون مع الاحتكار فقط، فقد كان الفساد الإداري هو المسئول عن فشل السلطات المحليّة في طرابزون سنة ١٨٩١ في حماية المزارعين من موظفي الريجي الذين يحصلون منهم ضرائب عالية رغم صدور الأوامر بمنْع هذه الممارسة في أربع مناسبات في غضون ستّة أشهر كما لاحظ ذلك مكتب الصدارة العظمى نفسه[٤].

وبعد كلّ ما سبق لم تكنْ إدارة احتكار الريجي سعيدةً بالسّياسة العثمانيّة تجاهها، وكانت تعلن أن هذه السّياسة هي السببُ في خسائر الاحتكار، وأنّ هذه العداوة والتعصب الإسلامي العنيد ، كما قال موظف رسمي فرنسي في بورصة، ضدّ التجديد الغربي هو الذي يقف خلف الفشل في تسيير أعمال الهيئة في معظم مناطق

(١) ص ٢٦.

(٢) ص ٢٧.

(٣) ص ٢٣.

(٤) ص ٢٧.

الدولة التي كانت سياستها سببًا في نجاح المقاومة وفقًا لتقويم كواترت[1]، كما اتهمت إدارة الاحتكار الدولة بالفشل في التعاون ضدّ التهريب، وعدم الالتزام بتعهداتها، بل إنّها أنكرت سريان التّرتيبات التي نص عليها عقد الامتياز[2].

وعمومًا يمكننا القول إنّ الطّريقة التي تعاملت بها الدولة العثمانيّة مع احتكار الريجي، كانت تمليها دائمًا رؤية الدولة لمصلحتها في كلّ مرحلةٍ وقدرتها على تجسيد هذه المصلحة أو أيّ قدر منها، ولم تكن رؤية الدولة تفصلُ بين مصالحها ومصالح رعاياها، ولم يتحوّل العجز أو الضّعف السياسي إلى انتصار أو إنجاز يُفخر به ويسلط على رقاب هؤلاء الرّعايا الذين كان لهم هامشٌ كبير للتعبير عن سخطهم والبحث عن مصالحهم، وترى الدولة ذلك وتسكت عنه وترفض الانْسياق في سياسات ضدّ نفسها، فتطبق بذلك مقولة نادى بها مفكّرون معاصرون، منهم الأستاذ محمد عمارة، حينما قال إنّه إذا كان للحكومات ضروراتها، فللشعوب خياراتها، وظلت الدولة العثمانيّة في عهد السّلطان عبد الحميد تعمل على التخلّص من قيود فرضتها عليها ظروف خاصة استغلت حالة الضّعف التي تمرّ بها، ولم تحوّل هذه الدولة قيودها إلى إنجازات أو انتصارات، على عكس ما حدث في زمننا حين أصبح الاحتلال تحرّرًا.

ولو قارنّا ما حدث في الدّولة العثمانيّة مع ما حدث في كيانات الاستقلال لوجدنا أنه بعد خضوع مصر للرقابة الأوروبيّة في عهد الخديوي إسماعيل، لم تستطع ماليّتها أداء ما عليها للدائنين وفي أثناء ذلك كان القوم (الدائنون الأوروبيون) يتابعون وهُم جذلون لعبةَ استخراج ربح الدين من الفلاح المعدم والحكومة المخربة، وكان النّيل قد جاء في خريف سنة ١٨٧٧ منخفضًا جدًّا فنقص محصول عام ١٨٧٨ نقصًا فاحشًا، كانت نتيجة نقص الماء أنْ تُرك أكثر من ٨٠٠,٠٠٠ فدان بورًا، ونقص دخل الخزانة مليون وبعض مليون جنيه، وفشا الطاعون البقري.. وانحطّت سوق القطن.. فكان من وراء ذلك كلّه أنِ انتابت أهل الصعيد قاطبة سنةٌ شديدة لم يسمع بمثلها منذُ أجيال مضت،

(١) ص ١٩.

(٢) ص ٣١.

فكنتَ ترى الأطفال والنساء هائمين على وجوههم متنقلين من قرية إلى قرية يستجدون الأكفّ ليدرءوا غائلة الجوع، وكثيرًا ما حملتهم شدّة المسغبة على أن يقتاتوا بفضلات الطّرق وقمامة الشوارع، وقد أحصي مَن أكلهم القحط في العام المذكور فلم يقلّوا عن ١٠،٠٠٠ نسمة ليس فيهم من أهلكتهم الدّوسنتاريا ونحوها من الأدواء [١]، ومع كلّ هذا لم يتمكّن الخديوي من تأجيل دفع قسط مايو لأن الدائنين رفضوا ذلك، كما رفض الموظّفون الأجانب دفع مرتّبات موظفي الحكومة رغم أنّ أكثرهم كاد يقتله الجوع ، ولم تفد توسّلات الخديوي في ذلك[٢] وأصرّت الحكومة البريطانيّة على دفع القسط إرضاء لحملة السندات ولمصالحها مع فرنسا، ويعلق رتشتين قائلًا: أمّا طريقة أدائه (أي دفع القسط) فنتركها لخيال القارئ، وحسبنا أن نقول إنّ الفلاحين كثيرًا ما اضطرّوا إلى بيع محصولاتهم قبل حصادها بنصف أو أقلّ من نصف الثمن الذي أدوه فيما بعد للحصول عليها قوتًا لهم، وأنّه قد خربت لذلك أقاليم بأكملها وتناقص عامرها تناقصًا دائمًا [٣]، ولم يفلح الخديوي ثانية في مدّ أجل القسط، وردّ الإنجليز عليه بأنّ الدائنين يجب ألّا يتحمّلوا آثار الحال المحزنة التي لم يكونوا قطّ السبب فيها .

وكتب السّير جوليان جولد سميد بعد عزل الخديوي إسماعيل في صحيفة التيمس ٢٣/ ٨/ ١٨٧٩ : ألا فليذكر دائنو مصر أنّه لو اقتدى الخديوي السابق بمولاه السّلطان فألغى ديونه كما فعل السلطان بدل أن يحاول دفعَ ربح باهظ لديون شجعه هؤلاء الدائنون على تراكمها، لظلّ إسماعيل باشا جالسًا على عرش مصر، ولكان المصريون من غير شكّ أسعدَ كثيرًا منهم الآن [٤].

(١) رتشتين، ١٩٥٠، ص ٥٤ - ٥٥.
(٢) نفس المرجع السابق، ص ٥٥.
(٣) نفس المرجع السابق، ص ٥٥ - ٥٦.
(٤) نفس المرجع السابق، ص ١٠٤.

البابُ السّابع

النّقــل

■ النقلُ البرّي:

أ) السّكك الحديديّة:

في تقويم عاصر الدولة العثمانيّة قال الأكاديمي الأمريكي موريس جاسترو إنه بشبكة سكك حديديّة ومشاريع ري، سيصبح تطوير الثّروة الطبيعيّة والخصوبة هو العامل الحاسم في استعادة «الشرق الأدنى» مكانه الذي احتلّه في العالم سابقًا[١]، ورغم التّفاوت بين النظرة الغربيّة «لتنمية» الشّرق، وما يمكن تحقيقه فعلًا، فإننا يمكن أن نستعينَ بهذا التقويم بصفتِه خطوة على طريق تحقيق المزيد.

ويلاحظ مؤرّخو الاقتصاد العثماني منذ بداية القرن التاسع عشر الثورة التي حدثت في قطاع المواصلات في الدولة العثمانيّة في آخرِ سنواتها، ومِن هؤلاء المؤرّخين شارل عيساوي الذي عدّ النّقل «أكثر القطاعات الاقتصاديّة التي تغيّرت تغيرًا جذريًّا في الشّرق الأوسط أثناء القرن التاسع عشر»[٢]، ووصف المؤرخ دونالد كواترت بناء السّكك في الدولة بعد سنة ١٨٩٠م بأنه «فورة نسبيّة» [٣]، وقد كان هذا العهد هو عهد السلطان عبد الحميد الذي تميز بهذه الثورة في مجال المواصلات حين بُنيت خطوط حديديّة في مختلف أنحاء الدولة، وكان من المخطّط أنْ تُبنى خطوط أكثر لوْلا الظّروف القاهرة التي حالت دون إتمامها، ومع ذلك يظلّ ما تمّ تحقيقه إنجازًا كبيرًا، وبخاصّة أنّه حدث في وقتٍ كانت أحوال الدولة فيه منهارة وهي تصارع الموت وظروفه العصيبة التي أحاطت بها من كلّ جانب، ومع هذا لم يكنْ تأخّرها عن

---

(١) Jastraw، ص ١٦٠.

(٢) Issawi، ٢٠١٠م، ص ٤٤.

(٣) إيناجيك، ٢٠٠٧م، ج٢، ص ٥٥٢.

الركب العالمي في مجال بناء الخطوط ملحوظًا إلّا لو حاسبناها بمنطق ومكانة الدولة العظمى اللائقين بها[١]، ولكن عند المقارنة بتخلّف دول الاستقلال والتجزئة القُطريّة التي نشأت بعدها، وتراجعها عن ظروف عصرها واعتمادها الكلي على الاستهلاك والقيام بدور المتلقي السلبي دون مشاركة في صناعة الأحداث أو حتى التّخطيط لما يُجلب من الخارج؛ فإنّ هذه المقارنة تبرز الدور العثماني الرّيادي بوضوح.

لقد بدأ القطار البخاريّ في بريطانيا في عشرينيّات القرن التاسع عشر، ومنه انتشر إلى بلاد أوروبا في ثلاثينيات وأربعينيات القرن نفسه[٢]، وحدث الانتشار بطريقة تدريجيّة، ويروي إريك هوبزباوم تأكيدًا لذلك قائلًا: «ففي العام ١٨٥٠م على سبيل المثال كان إجماليّ خطوط السكة الحديديّة في إسبانيا والبرتغال واسكندنافيا وسويسرا وشبه الجزيرة البلقانيّة جميعها أكثر قليلًا من مائة ميل، وإذا استثنينا الولايات المتحدة فإن هذا الرقم ينخفض إلى النّصف في البلدان غير الأوروبيّة جميعها»[٣]، وجاء في كتاب الخطّ الحديدي الحجاز للأستاذ جوني منصور: «وبلغت القطارات أوْج عظمتها في النصف الثاني من القرن التاسع عشر والنصف الأول من القرن العشرين»[٤]، إذ نجد أنّ هذه الفترة نفسها هي التي شهدت مدّ الخطوط الحديديّة في الدولة العثمانيّة، ذلك أن انتشارَ هذه الخطوط كان من غرب أوروبا إلى الجهات الأقرب فالأبعد، وكان المقاولون الفرنسيون هم المبادرين إلى نشرها في الأماكن الأكثر محاذاة شيئًا فشيئًا[٥]، ويذكر رشاد قصبة أن انتشار السكك الحديديّة والبرق الكهربائي كان ضمنَ أكثر الإنجازات العظيمة في الربع الثالث من القرن التاسع عشر[٦].

(١) منصور، ٢٠٠٨م، ص ٤٤. وأيضًا: إيناجيك، ٢٠٠٧م، ج ٢، ص ٥٥١. وأيضًا: الشناوي، ١٩٩٧م، ج ٣، ص ١١٧٥

(٢) New Standard Encyclopedia، ١٩٩٩م، ج ١٤، ص R-٦٤.

(٣) هوبزباوم، ٢٠٠٧م ص ٣١٨.

(٤) منصور، ٢٠٠٨م، ص ٢٧ ـ نقلًا عن بيتر هيرينج.

(٥) إيناجيك، ٢٠٠٧م، ج٢، ص ٥٥٥.

(٦) Kasaba، ١٩٨٨، ص ٤٢.

كان خلفاء محمد علي باشا في مصر هُم المبادرين إلى إنشاء السكك الحديديّة في الدولة العثمانيّة بعدما لم يتمكّن الباشا من تنفيذ خططه بهذا الشأن، وبدأ بإنشاء أولى السكك سنة ١٨٥١م من الإسكندريّة إلى القاهرة (١٨٥٦م)، والسويس (١٨٥٨م)، وبحلول سنة ١٨٦٩م كان في مصر أكثر من ١٣٠٠ كيلو مترًا من الخطوط الحديديّة[١]، وبدأ إنشاء السّكك في بقيّة الدولة العثمانيّة بعد حرب القرم مباشرةً في الجزء الأوروبي والأناضول، وبُنيت أول سكّتين من أزمير بين ١٨٥٧م- ١٨٦٦م بامتيازات مُنحت للإنجليز، ويشير الدكتور عبد العزيز الشناوي إلى تأثّر السلطان عبد العزيز بمشاريع مصر عندما زارها سنة ١٨٦٣م[٢].

حاز القسم الأوروبي من الدّولة على الجزء الأكبر من السكك قبل سنة ١٨٩٠م[٣]، وفيما بين ١٨٩٠م- ١٨٩٥م أُنشئ القسم الأكبر من سكك الأناضول، ثمّ انتشرت بعد ذلك السكك في الشام والعراق والجزيرة العربيّة.

ويعدّ مشروعَا سكة حديد الحجاز وسكة حديد بغداد الأبرزَ بين الخطوط الحديديّة التي أُنشئت في ذلك العهد، ولكن هذا لا يعني أنهما الوحيدان، إذْ بُنيت خطوطٌ أخرى تفاوتت في الأهميّة فيما بينها، وإن كانت جميعها قد نشأت ضمن محاولة الدولة العثمانيّة ربط المناطق الداخليّة في الهلال الخصيب مع المناطق الساحليّة ومصر لدعم التواصل الجغرافي والتعاون التجاري بين تلك الأقاليم والذي كان يربطها سابقًا بواسطة الطرق التجاريّة القديمة ويجعل منها وحدة مترابطة الأجزاء[٤]، واحتلّت السكك الحديديّة مكانًا بارزًا في خطط السلطان عبد الحميد التنمويّة، وعلق عليها آمالًا كبارًا، يدلنا على ذلك ما قاله في المساحة الواسعة التي احتلت الحديث عنها في مذكراته السّياسيّة، والتي ركّزت على نقطتين رئيسيتين:

---

(١) Issawi، ٢٠١٠م، ص ٥٤.

(٢) الشناوي، ١٩٩٧م، ص ١١٧٦.

(٣) إينالجيك، ٢٠٠٧م، ج٢، ص ٥٥٥.

(٤) منصور، ٢٠٠٨م، ص ٦٢. وأيضًا: عبد الرحيم، ١٩٨٣م.

١) أهميّة هذه السكك وفوائدها.

٢) تحليلات سياسيّة توازن بين الدول المتنافسة على إنشاءها وكيف يكون الترجيح بينها.

ومِن استعراض جوانب حديثِه في هذا المجال، ومقارنة بما تحقق فعلًا من مشاريع، يتبين لنا أن الأقوال اقْترنت بالأفعال، وأنّ الخطط لم تظلّ حبيسة الأدراج مادام فيها نفع للأمّة، وكانت تُدفع إلى الأمام حسب الإمكانات المتاحة بأقصى توظيف لهذه الإمكانات، وذلك على عكس ما وجدنا بعد ذلك عند دول التجزئة في نفْس هذه المشاريع، إذ دمّرت سكّة حديد الحجاز على سبيل المثال، وعجزت حتى بعد عشرات السنين من الخطط والاجتماعات واللّجان والوعود من مجرّد العودة إلى إحياء ما كان منجزًا بالفعل، فضلًا عن العجز عن الإضافة عليه، حتّى أصبحت هذه السكة «رمزًا للتجزئة العربيّة وللضّرر الفادح الذي ينتج عن تخريبها، إذ تكمن في وجودها المصلحة المشتركة والرّوابط التي من شأنها أن تفرض إصلاح السكة وتشغيلها»[(١)]، ولقد أدى تخريبها على يدِ رسول الحضارة الغربيّة، لورانس العرب، الذي جاء يعلّمنا الحريّة والتقدم، فخرّب ولم يعمر، إلى جرح مازال نازفًا إلى يومنا هذا إذْ عجزت دول سايكس بيكو عن ترميم ما كان منجزًا وإصلاح ما كان قائمًا، ولم تتمكّن إلّا من بعض التّرقيع الذي سيّر جزءًا صغيرًا من هذا الخطّ بين سوريا والأردن، والاحتفال بذكراه بطريقة تدمي القلب حزنًا على هذا العجز عن تحقيق مصالحنا وسعادة مستقبلنا وأجيالنا[(٢)].

وعن أهميّة الخطوط الحديديّة يتحدّث السلطان في مذكراته سنة ١٨٩٨م عن الحاجة إلى المزيد منها لربط الولايات العثمانيّة ببعضها البعض، وتحسين حالة الشعب المعيشيّة، ومن الملاحظ أنّه بُدئ بإنشاء خط الحجاز في غضون سنتين من هذا التّصريح، وكان العمل جاريًا في خطّ الأناضول الذي بدأ في سنة ١٨٨٨م، وبعد خمس سنوات

(١) الكيالي، ١٩٩٩م، ج ٣، ص ٢١٠.

(٢) الخضر، ٢٠٠٨.

بُدئ بإنشاء الخطّ بين أنقرة وبغداد (١٩٠٣)، واستنتج السّلطان من هذه المشاريع ما تعمل هذه الدراسة على إثباته، وهو أنّ المجتمع العثماني كان «في تقدّم، وفي تقدّم سريع»، وأنّه «لا ينكر هذا الواقع إلّا مَن أعمى الله بصيرته»[١]، ثمّ كرّر هذه الملاحظة بعد ستّ سنوات، أي في سنة ١٩٠٦م[٢]، وتصديقًا لهذه الملاحظات يؤكّد المؤرخان شو أنّ السّكك الحديديّة تضاعفت في عهد السّلطان عبد الحميد أكثر من ثلاث مرّات، وزاد إيرادها عشرة أضعاف تقريبًا[٣]، وأهمّ ما يمكن الحديثُ عنه في هذا الموضوع هو سكّة حديد الحجاز وسكة حديد بغداد، أمّا سكة الحجاز فأنشئت بمالٍ إسلامي خالص، ولها «قصّة ملحميّة» كما وصفها جيمس نيكلسون أحدُ مؤرّخيها[٤]، وأمّا سكّة بغداد فانْطبق عليها ما حدث في مشاريع أخرى عجزت الدولة العثمانيّة عن تمْويلها، فاتّبع السّلطان عبد الحميد سياسة الإفادة من التّنافس الأوروبي لإعمار بلاده، «فحوّل المنافسات السياسيّة الاستعماريّة إلى منافسات اقتصاديّة» و«شجّع القوى الكبرى على التنافس للحصول على امتيازات تطوير إمبراطوريته» كما قال المؤرخان شو[٥].

وكانت الدّولة العثمانيّة ترجّح كفّة رعاياها في منح امتيازات إنشاء الخطوط الحديديّة، وذلك درءًا للتدخّل الأجنبي[٦]، وهي ناحية لم تراعها دولُ الاستقلال والتجزئة القطريّة التي نشأت على أنقاضها، ولكن ما يعيبُ المحاولة العثمانيّة أنّ الفائزين بالامتيازات كانوا يبيعونها لشركاتٍ أجنبيّة مما يعصف بالحرص السياسي للدولة وينتج عنه ازديادُ النّفوذ الغربي فيها، وهو ثمنٌ باهظ دفعه العثمانيون مقابل

(١) السلطان عبد الحميد الثاني، ١٩٧٩م، ص ٨٤.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ١٠٦.

(٣) Shaw، ٢٠٠٢م، ج٢، ص ٢٢٧.

(٤) Nicholson، ٢٠٠٥، ص X.

(٥) Shaw، ٢٠٠٢م، ج٢، ص ٢٢٧.

(٦) منصور، ٢٠٠٨م، ص ٦٢.

التقدّم الذي حصلوا عليه[١]، ولكنهم مع ذلك حاولوا بكلّ قوّتهم درءَ هذه الآثار السلبيّة بكبح جماح التدخّل الأجنبي والنظر إلى مصالحهم أولًا وعدم الانجرار خلف مصالح الآخرين مهْما كان أثرها عليهم[٢].

وعند الحديثِ عن الامتيازات الأوروبيّة لإنشاء السّكك الحديديّة لا بدّ من الإشارة أولًا إلى المصالح الغربيّة التي كانت وراء الاستثمار في هذا المجال في بلاد العثمانيّين، وذلك لأنّ الخطوط الحديديّة كانت ستسهل عمليّة الحصول على المواد الأوليّة بالإضافة إلى تسويق البضائع الأوروبيّة المصنّعة، أي أن الهدف الرئيس من إنشاء السّكك هو تشجيع التجارة وفق الرؤية الغربيّة للمصالح، ورغم ما في هذا من تأثير سلبي على الصناعات العثمانيّة، فقد كان للدّولة مصالح في إنشاء هذه السكك: منهاً فتح المناطق البعيدة وغير المحروثة للزراعة مما ينتج عنه زيادة العائد الضّريبي منها، وربط مناطق الدّولة الواسعة وبخاصّة البعيدة منها بالعاصمة مما يسهّل السيطرة عليها وسهولة وصول الجنود إليها، وتخفيض أسعار القمح المحلّي بتسهيل المواصلات، وذلك في مواجهة القمح الأجنبي الذي أخذ طريقهُ إلى أسواق الدولة بسبب قلّة وسائل المواصلات بين أطرافها[٣].

ولما جاء دورُ الاختيار بين هذه الدّول الراغبة في بناء المشاريع كان لا بدّ من الترجيح بينها، وكانت قدرة الدّولة ملحوظة في تشخيص مصالحها واختيار المستثمر الغربي المنافس وعدم تحوّلها إلى مجرّد متلقٍّ سلبي يفرض عليه الأجنبي مشروعَه كما حدث

---

(١) نفس المرجع السابق، ص ٦٢.

(٢) إنّ هذا التضارب بين الأهداف الرسميّة والممارسات الشعبيّة وجدنا خطره في حقل آخر من تاريخ الدولة في ذلك الزمن وهو الهجرة الصهيونيّة إلى فلسطين، وذلك حين كانت السّياسة الرسميّة تصطدم بالفساد الإداري وعدم المبالاة بالآثار الكارثيّة التي تحاول السلطنة منعها ببعْدِ نظر خفيّ على كثير من معاصري تلك الحقبة من السّاسة والمفكرين والزعماء والملاك والناس العاديين، وهو ما يمكن الحديث عنه في مجال آخر.

(٣) Pamuk، ١٩٨٧، ص ٧٠ ـ ٧١.

في أرجاء أخرى من العالم في نفس الفترة[١]، بل فيما بعد أيضًا[٢]، فكانت هذه القدرة هي الدّليل على استقلالها وصمودها حتّى في عصر التداعي ذاك، ويذكر مكموري أنّ اهتمام السلطان الرّئيس كان حماية دولته من الهيمنة الأجنبيّة، فأراد التّأكد من أن أيّ حضور أجنبيّ فيها جاء بناءً على دعوته، وأنْ يكون تحت إشرافه الدقيق[٣].

ويُطلعنا السّلطان عبد الحميد في مذكراته السياسيّة على سياسته في الاختيار فيرى ابتداء تنافسًا حادًّا مخالفًا للوقار بين فرنسا وبريطانيا، ويحذّر من سيطرة دولة طامعة لأنّ السيطرة على الخط الحديدي تمكنُ صاحبها من الاستيلاء على الأراضي التي يمرّ بها، فيرى مثلًا أن إعطاء امتياز خط بغداد إلى بريطانيا يمكنها من احتلال العراق انطلاقًا من الإسكندرونة، ولطالما ظهرت له الأطماع الإنجليزيّة التي نفّرته من سياسة هذه الدولة وجعلته في حذرٍ مستمرّ منها ومن منْحِها ما يمكّنها من زيادة السيطرة على بلاده، وقد وُصف السّلطان بأنه كان عنيفًا في كرهِه للإنجليز، وكان ينسب إليهم معظم مشاكله مع الأقلّيات، وكانت سياسته تعرف بوصف **Anti - British** أي معاداة بريطانيا[٤].

وقد أكّد لوريمر في دليل الخليج الشّهير وجود هذه الأطماع البريطانيّة منذ زمن سبق عهد السلطان عبد الحميد نفسه، فيقول تحت عنوان: الاقتراح البريطاني بإنشاء سكّة حديد وادي الفرات من البحر الأبيض المتوسط إلى الخليج ١٨٧١م-١٨٧٢م : دفع التّفاؤل الكبير الذي شعر به المروّجون لسكة الحديد هذه إلى توقع رغبة الحكومة التركيّة في الموافقة عليه في المدى الطّويل على الأقل؛ لأنّها ستصبح الممرّ المألوف لفيالق الجيوش الأجنبيّة الهائلة التي ستعبر عليه عبْرَ مقاطعاتها البعيدة، حيث كانت قوّاتها العسكريّة تافهة جدًّا، ويبدو أن نقص تفكيرهم دفعَهم إلى تقدير الوضع

(١) نفس المرجع السابق، ص ٢٥٣.
(٢) زكي، ١٩٨٧م، ص ٢٠٧.
(٣) McMurray، ٢٠٠١م، ص ٥٨.
(٤) حلاق، ١٩٩٩م، ص ١٦٨.

الكاذب الذي ستوضع فيه تركيا إذا قامت الحرب بين بريطانيا وروسيا، وأن بريطانيا ستستفيد من هذا الخطّ الذي يجري في أقاليم تركيا للأغراض العسكريّة، وأنّ فكرة نقل جيوش أجنبيّة عبر تركيا من البحر الأبيض المتوسط ليست بالفكرة الجديدة [١] .

ومِن اللّافت في كلام هذا الموظّف الرسمي أنّه يردّ على المتفائلين الذين يعتقدون بموافقة الدولة العثمانيّة على الخطط البريطانيّة بألفاظٍ قويّة مثل الوضع الكاذب، نقص تفكيرهم ، ومن الجدير بالذّكر أنّ دليل الخليج ألّف في زمن السّلطان عبد الحميد ليمهّد معرفيًّا للسيطرة على هذه المنطقة.

ويبدو أنّ الأطماع البريطانيّة هذه كانت معروفة في ذلك الزمن، إذ يحدثنا محمد فريد بك خليفة الزعيم الكبير مصطفى كامل باشا، في كتابه تاريخ الدولة العليّة العثمانيّة الذي ألفه زمن السلطان عبد الحميد عن هذه الأطماع حينما تكلّم عن الاحتلال الإنجليزي لجزيرة قبرص: لتكون على مقربة من بوغاز السويس وإسكندريّة مصر من جهة، ولميناء إسكندرونة التي في عزمها إنشاء خطّ حديدي منها إلى خليج فارس لتنقيص المسافة بينها وبين مستعمراتها الهنديّة من جهة أخرى [٢]، كما أشار الأستاذ محمد كرد علي إلى تأليف شركة سنة ١٨٥١م لإنشاء خطّ حديدي من السويديّة في خليج الإسكندرونة إلى الكويت في الخليج الفارسي [٣]، وفي بداية القرن العشرين، أي في زمنِ اندلاع الحرب الكبرى الأولى، قال موريس جاسترو إنّ هذا المشروع البريطاني يهدف إلى تقوية السّيطرة البريطانيّة على الهند ، كما قال إنّ ربطَ البحر المتوسط بالخليج مشروع بريطاني قبل ظهور ألمانيا على السّاحة بزمن طويل[٤]، ولما وضعت بريطانيا يدَها على قناة السويس تحوّل اهتمامها عن المشروع الأوّل واقتنعتْ بخطّ القناة لحماية

(١) لوريمر، القسم التاريخي، ج ٤ ص ٢١٤٠.
(٢) المحامي، ١٩٩٨م، ص ٦٧١.
(٣) علي، ٢٠٠٧م، ج ٥، ص ١٩١.
(٤) Jastraw، ص ٨٨ و ١١٧.

مستعمراتها في الشّرق[١]، وظلّت هذه الأطماع قائمة أثناء الحرب الكبرى الأولى، إذ بعد فشل الحلفاء في مضائق استانبول تقدّم الإنجليز بعرض للقيام بحملة عسكريّة على الإسكندرونة، ولكن الفرنسيّين اعترضوا خوفًا من النفوذ البريطاني في سوريا التي يعدّونها من حقوقهم[٢]، وفي رسالة كتبها لورنس في مارس ١٩١٥م أكّد على الضّرورة القصوى أن تكون الإسكندرونة في حوزتنا، كما أنّه يجب علينا أن نحرم فرنسا من سوريا كلّها ، وذلك لأنّ بقاء الإسكندرونة في يد فرنسا يمنحها مزايا عسكريّة ضخمة [٣].

حاولت بريطانيا تطبيقَ ذلك في اتفاقيّة سايكس بيكو التي نصّت على أن تكون الإسكندرونة ميناء حرًّا لبريطانيا رغمَ وقوعها في منطقة النّفوذ الفرنسي، وأعطت في مقابلها حيفا مينًا حرًّا لفرنسا في منطقة النفوذ البريطاني[٤]، وكان ممّا أغرى به هرتزل قادة بريطانيا لإنشاء الوطن القوي اليهودي في فلسطين إمكان إنشاء خطّ حديدي من فلسطين على البحر المتوسط إلى الخليج[٥]، وأشار هرشلاغ إلى رغبة بريطانيا في إنشاء سكة حديديّة بين البحر المتوسط والخليج، وأنّ الهدف الأعلى من ذلك هو طريق سريع آمن إلى الهند مفضّل على قناة السويس[٦].

وملخّص ما سبق أنّ السلطان عبد الحميد كان متيقظًا وواعيًا للأطماع البريطانيّة الاستعماريّة، وحذر أيضًا من سيطرة بريطانيا على الكويت[٧]، وخطر ذلك على إتمام سكة حديد بغداد، وكان هذا التحذير أثناء الأزمات التي أعقبت توقيع المعاهدة البريطانيّة مع شيخ الكويت مبارك الصباح سنة ١٨٩٩م، وبالفعل لم تصل السّكة إلى

(١) نفس المرجع السابق، ص ٨٨ ـ ٨٩.
(٢) فاضل، ٢٠٠٧م، ج ٥، ص ٤٨.
(٣) الشقيري، ٢٠٠٦م، ج ٤، ص ٣١٢٦ ـ ٣١٢٧.
(٤) الخولي، ١٩٧٣م، ج ١، ص ١٧٩.
(٥) بيات، ٢٠٠٣م، ص ٤٦١.
(٦) هرشلاغ، ١٩٧٣م، ص ٩٨ ـ ٩٩.
(٧) السلطان عبد الحميد الثاني، ١٩٧٩م، ص ١٤٢.

خليج البصرة نتيجة تلك السّيطرة والممانعة البريطانيّة، والتي تكلّم عنها السلطان في أكثر من مكان من مذكّراته السياسيّة، وكانت هاجسًا يؤرّقه باستمرار، سواء في منطقة الخليج أو في بقيّة أجزاء الدولة، ولهذا يحذر من أيّ مال مرتبط ببريطانيا سواء كان مال دولة مرتبطة بها كبلجيكا (إذ دخلت بريطانيا الحرب الكبرى الأولى بحجّة الدّفاع عن حياد بلجيكا، وفي الحقيقة للدّفاع عن المصالح البريطانيّة)[(١)]، أو حتى مال شخص أرمني يرجح ارتباطه بالإنجليز.

كما يتجنّب السلطان فرنسا لأنّ بقاء السيطرة العثمانيّة على استانبول، محلّ الطمع الروسي، لا يهمها كاهتمام ألمانيا والنمسا بذلك، أمّا النّمسا فلا تخلو من إثارة شكوكنا [(٢)]، وبالفعل أكّدت السياسة النمساويّة هذه الشّكوك باستيلائها على البوسنة والهرسك سنة ١٩٠٨م بعدما كانت قد احتلتها سنة ١٨٧٨م، وكان السّلطان قد عارض إنشاء سكّك الحديد في الولايات العثمانيّة الأوروبيّة حتى لا تسهل استيلاء الأعداء عليها، وكتبَ هذا سنة ١٨٩٨م بعد مرحلة تميّزت بتركيز الاهتمام في بناء السكك في المقاطعات الأوروبيّة [(٣)]، وبالفعل لم يبقَ في حوزة الدّولة سنة ١٩١٤م من ألفي كيلو متر من السّكك إلّا ٤٨٠ فقط[(٤)]، وهو أمر يثبت بُعد نظره السّياسي كما يوضّح عدم انبهاره بفكرة التقدّم التقني بمعزل عن فوائدها ومضارّها، فالتقنية تجب أن تكون مسخّرة لخدمة المصلحة، وهي ليست قدرًا محتومًا بحلوها ومرّها.

لكلّ ما سبق فضّل السّلطان إعطاء ألمانيا امتياز خطّ بغداد الحديدي؛ لأنّ اهتمامها لا يتعدّى الناحية الاقتصاديّة، وبخبرتها وأموالها سيتمّ إنجاز المشروع، ولكنّه يرى محاولات لبثّ الشكوك بين الألمان والعثمانيين، ولهذا فمن المهمّ ألّا تنجرف السياسة الألمانيّة خلف جهود العرقلة البريطانيّة، ومن الملاحظ أنّ جهودًا كبرى بذلتها بريطانيا

(١) الخولي، ١٩٧٣م، ج ١، ص ١٢٩.
(٢) السلطان عبد الحميد الثاني، ١٩٧٩م، ص ١٢٧.
(٣) إيناجيك، ٢٠٠٧م، ج ٢، ص ٥٥٥.
(٤) نفس المرجع السابق، ص ٥٥٦.

بالفعل لمنع وصول هذا الخطّ إلى خليج البصرة في ذلك الزمن، وواصلت هذه الجهود بعد عزل السلطان لتحقيق تلك الغاية إلى أن اتّفقت مع ألمانيا في مارس ١٩١٤م على جعل البصرة نهاية الخط[١].

ورغم أنّ السّلطان وضع ثقته في ألمانيا، فإنّ ذلك لم يحجب رؤيته عن سعي القيصر إلى تكوين فئات مؤيّدة للسياسة الألمانيّة في الأناضول، ولم يمنعه هذا التّحالف من معارضة هذه الرغبة الألمانيّة التي تتحدث عنها صحفُهم التي يبدو أنّ السلطان لم يغفل عن متابعتها- بإقامة مستعمرات ألمانيّة على طول الخط الحديدي، وكان السّاسة الألمان يحلمون بتوطين مليوني مستعمر ألماني على طول خط بغداد، ولكن أحلامهم لم تتحقق ولم تسفر إلّا عن بعض البعثات الأثريّة[٢]، وذلك نتيجة المعارضة العثمانيّة لهذا الاستيطان الأجنبي فقد قال السلطان كلمة لا مدويّة لهذا المشروع[٣]، ونجده يتحدّث في مذكراته السياسيّة بحسم عن عدم السماح للألمان بالاستيطان لأن الأناضول بلادنا، ويجب أن تظلّ ملجأً لإخواننا في الدّين الذين يضطرّون إلى الهجرة إلينا، وبالفعل استوعبت الدولة ملايين المهاجرين المسلمين مما يمكن أن يكون موضوع حديث خاصّ.

وهكذا نجد أنّ تأييد السلطان لألمانيا لا يمنعه من رؤية مصالحها المناقضة لمصلحة بلاده، ويرفض الارتماء في أحضانها كما رفض فيما سبقَ تأييد روسيا ثمنًا لتخفيض التعويضات المفروضة على الدولة العثمانيّة بعد هزيمتها في حرب ١٨٧٧م- ١٨٧٨م، ويتحدّث بلهجة حادّة عن إيقاف الألمان في تصرّفاتهم تجاهنا عند حدهم ، و يكفينا ما أظهرناه من تسامح تجاه الأجانب [٤]، وقد لاحظ المستشار الألماني بيرنهارد فون بولو أثناء العمل لإنشاء سكة حديد بغداد أنّ السّلطان عبد الحميد لم يكنْ مهتمًّا بأنْ

(١) الشناوي، ١٩٩٧م، ج ٣، ص ١٤٢٦.
(٢) Aldrich، ٢٠٠٧، ص ٢٤٧.
(٣) McMurray، ٢٠٠١م، ص ١٠.
(٤) السلطان عبد الحميد الثاني، ١٩٧٩م، ص ١٣٠.

يكون صديقًا حقيقيًّا لألمانيا، وأنه كان يتحمل الألمان ويتسامح معهم في الوقت الذي يعيدون فيه بناء دولته المتداعية[١]، ولعلّ افتقادنا هذا التوازن في زمننا الحاضر من أوْضح الظواهر السياسيّة العربيّة، فما أنْ نصادق أو نتحالف مع دولةٍ أجنبيّة، حتى نفتقد الاستقلال المدعى، ونرهن قراراتنا بيدِ هذا الأجنبي، ويسود عدم القدرة على تمييز المفيد من المضرّ، ولا يقتصر الارتباط على الموضوع الذي تطابقت فيه المصالحُ ووجهات النّظر، بل نفقد الزّمام كلّه، ونسلم إلى الغرب كلّ أمورنا، ولعل السبب واضحٌ في الفرق الحادّ بين وضعنا عندما كنّا دولة عظمى، وإنْ كانت متداعية، عن وضعنا عندما تحوّلنا إلى دول أشبه بالسنافر في السّاحة الدوليّة ليس لآرائها أي وزن ولا قيمة.

أمّا عن روسيا العدوِّ القديم للدولة العثمانيّة، فيرى السلطان أنّ إعطاءها امتياز الخط الحديدي على البحر الأسود خطأ يجب تداركه بتأخير البدْء في هذا المشروع حتّى لا يتوغل الرّوس في المنطقة ويضعوا يدهم عليها بكل سهولة[٢]، ولكنّه يعود إلى الحديث عن بريطانيا عدوته الكبرى لما غضب الروس من إعطاء امتياز سكة بغداد إلى ألمانيا، فينبّههم إلى أنّ ألمانيا أقلّ خطرًا حتى على روسيا من الإنجليز الذين يتطلعون للاستيلاء على هذا الخط مما سيؤلّف خطرًا على روسيا[٣]، أمّا ألمانيا فليس لها إلّا طموحات اقتصاديّة.

وفي حديث السّلطان عن الأطماع الروسيّة يعود إلى موضوع عدم التقدّم التقني الأعمى والذي يجب قياسُه حسب نتائجه، فهو يرى في الأطماع الروسيّة كابحًا له عن التنفيذ السريع لمشروع سكة حديد البحر الأسود، كما منعته الأطماعُ الأوروبيّة من تنفيذ سكك حديد في الولايات العثمانيّة الأوروبيّة، وفضل القيام بهذه المشاريع في مناطق تعود على الدّولة بالفائدة، وفي هذا التمحيص والانتقاء ما يجنب المجتمع

(١) McMurray، ٢٠٠١م، ص ٦٣.

(٢) السلطان عبد الحميد الثاني، ١٩٧٩م، ص ١٢٧.

(٣) نفس المرجع السابق، ص ١٤٤.

آثارًا ضارّة وغير مرغوبة تنتج عن الاستيراد العشوائي، كما وجدنا ذلك عند دولة الاستقلال والتجزئة القُطريّة الضعيفة والتي لا تستطيع منعَ الطوفان التّقني الاستهلاكي الذي يتضمّن قدرًا كبيرًا من عدم التناسب مع قدراتها على الاستيعاب مما يجعله مجرّد تبذير وإسراف مالي وهدرٍ للإمكانيّة بدل استغلالها فيما يفيد، ولعلّ من مساوئ دول التجزئة أن الحزازات التي كانت في السّابق تفصل بيننا وبين أعدائنا أصبحت تفصل فيما بيننا، كما اتّضح ذلك من رفض هذه الدّول إعادة تشغيل سكّة الحجاز، أو من تدمير سكة بغداد أو من إيقاف مشروع الجسر الواصل بين مصر والسعوديّة في عهد الرئيس المصري السابق حسني مبارك، أو من تأخير سكة حديد الخليج التي مللنا من سماع أخبارها على مساحة زمنيّة طويلة[١].

(١) كتبت صحيفة «الوطن» الكويتيّة في يوم ٢/ ٦/ ٢٠٠٨ إنّ وزير المواصلات الكويتي عبد الرحمن الغنيم سيجتمع مع وزير النقل الأمريكي الذي يزور الكويت لبحث عددٍ من الموضوعات أبرزها الاستفادة من الخبرة الأمريكيّة في مجال السكك الحديديّة، وذلك في الوقت الذي كانت فيه وزارة الماليّة الكويتيّة تدرس أكثر من عشرة عروض للفوز بإدارة «المشروع الوطني الكبير للسكك الحديديّة وهو المشروع الذي خضع لفترات طويلة من البحث والدّراسة شاركت فيها مختلف الجهات الحكوميّة.. ومن المقرّر أن تحسم وزارة الماليّة اختيار المكتب الاستشاري العالمي»، وتتجاوز نفقات هذا المشروع المليار دينار، «وكان وزير المواصلات الجديد عبد الرحمن الغنيم قد أعلن في مؤتمر صحافي نهاية الأسبوع الماضي عقب أدائه القسم عن عزمه وضع هذا المشروع ضمن أولويات وزارة المواصلات.. لأدعم الخطط التنمويّة لجعل الكويت مركزًا ماليًّا واقتصاديًّا عالميًّا، ويعول خبراء النقل أهميّة كبيرة على هذا المشروع الذي من المزمع ربطه بشبكة خليجيّة موحدة تربط لاحقًا بمحطات عربيّة وإقليميّة» ص ٨، وفي اليوم التالي قال وزير المواصلات في تصريح لصحيفة «الوطن» بعد اجتماع موسع بوزيرة النقل الأمريكيّة بحضور وزير الأشغال العامّة أنّه تمّ في الاجتماع عرض مشروع السكك الحديديّة والقطارات التي يأملون أن تحل المشكلة المروريّة، «وحول مشروع ربط منطقة الخليج بشبكة للقطارات، وإلى أين وصل قال الغنيم: المشروع الآن بكافّة تفاصيله معروض على مجلس الوزراء، معْربًا عن أمله أن يتّخذ مجلس الوزراء القرار المناسب بهذا المشروع الهام» ص ١٦، وفي يوم ٢٦/٦/٢٠٠٨ أعلن وكيل وزارة الأشغال العامّة ضمن تصريح مطوّل لصحيفة «الوطن» عن مشروع مستشفى جابر الأحمد (الذي تمّ إنجازه فيما بعد) عن وجود عدّة مشاريع توليها الوزارة اهتمامًا بالغًا أهمّها مشروع تطوير جزيرة بوبيان، ومن ذلك «تنفيذ جسر السكة الحديديّة الذي يربط الكويت بالعراق والسعوديّة وإيران وتركيا»، وكان من المتوقّع أن يبدأ المشروع التطويري كله منذ ذلك الوقت على ثلاث مراحل، وتبدأ =

لقد طرحت في ذلك الزمن كثيرٌ من المشاريع نفذ بعضها ولم ينفذ البعض الآخر، ونفذ بعض ثالث جزئيًّا، ومنحت الدّولة العثمانيّة امتيازات لرعاياها بإنشاء خطّ بين يافا والقدس وغزة ونابلس، وخطّ آخر بين عكا ودمشق، وثالث بين دمشق والإسكندرونة وحلب وطرابلس، ورابع بين دمشق وبيروت، وخامس بين دمشق ومزيريب، وأصبحت سوريا متفوّقة على الأناضول بمقدار الضّعف فيما يتعلق بالشبكة الحديديّة، وذلك عند المقارنة وفقًا للمساحة والكثافة السكانيّة[1]، ومن أبرز هذه المشاريع:

= المرحلة الثّانية بين ٢٠١١-٢٠١٢، والمرحلة الثالثة بين ٢٠١٣-٢٠١٦، ص ٥، ولكن بعد أشهر قليلة تبيّن الفتور الواضح، حيث صرح وزير المواصلات الكويتي عقب إعلان وزارة النقل العراقيّة عن مشروع سكك حديديّة يربط الكويت بالعراق، قال الوزير الكويتي إنه لا تنسيق حاليًا مع بغداد، وهناك خطواتٌ لازمة مع إدارة الفتوى والتّشريع ووزارة الماليّة والأجهزة التنفيذيّة، وأنّ الخطّ المقترح هو جزء من نهج عربيّ عام يربط الدول العربيّة عمومًا، ويعمل تحت مظلّة الجامعة العربيّة، وسيرفع إلى القمّة الاقتصاديّة التي ستستضيفها الكويت في بداية العام المقبل (٢٠٠٩)» صحيفة «الوطن» ٢/ ١١/ ٢٠٠٨، ص ١، بعد ذلك تقلّص المشروع العملاق إلى مشروع أصغر هو سكة حديد خليجيّة، وذلك عندما قرّر المجلس الخليجي الأعلى في دورته الرابعة والعشرين سنة ٢٠٠٣ البدء في دراسة جدوى المشروع، وقرر في دورته الثلاثين (٢٠٠٩) البدء في إعداد تصاميم هذا المشروع، وأشارت التوقعات إلى أنّ تشغيل السكة سيكون في سنة ٢٠١٨ وستكون نفقته أكثر من ١٥ مليار دولار. (موقع الأمانة العامة لمجلس التعاون لدول الخليج العربيّة، ٨/ ١١/ ٢٠١٩، الإنجازات: السكك الحديديّة)، ولكن انفجار الأزمة بين دول مجلس التعاون وانقسامها عطّل السّيرَ قُدمًا في تنفيذ المشروع، وعاد الحلم مرّة أخرى إلى سكة حديديّة كويتيّة، وفي ١١/ ١٠/ ٢٠١٧ أعلنت وزارةُ الأشغال الكويتيّة عن «الانتهاء من تحديد مسار سكة الحديد ونعمل على إزالة العوائق التي تعترضه» KuwaitNews، ثمّ أعلنت هيئة الاستثمار الكويتيّة في ١٣/ ١٠/ ٢٠١٩ عن التوجه بعيدًا جدًّا عن المنطقة لاستثمار ٢٠٠ مليون دولار في سكة حديد صينيّة، وذلك في عمليّة تخفيف العبء عن مشغل السّكة الذي يتبع الدولة الصينيّة (صحيفة الرأي) الكويتيّة ١٣/ ١٠/ ٢٠١٩، ص ٩)، ولعلّ ذلك جاء على شكل مكافأة للصّين بعد ثلاثة أشهر بالضبط على إجماع مجلس التعاون الخليجي المتفرّق داخليًّا مع عدوته سوريا على دعم إجراءات الصّين ضدّ مسلمي تركستان (٧ دول عربيّة تؤيّد إجراءات الصّين ضدّ مسلمي الإيغور، الجزيرة- نت، ١٣/ ٧/ ٢٠١٩)، وهنا يتبيّن الفرق الواضح بين زمن الوحدة حين كانت الخلافة تدعم المسلمين في الصّين وآخر العالم، وزمن التجزئة التي تناحرت فيما بينها ثمّ توحّدت في عداوة مسلمي الصين.

(١) إيناجيك، ٢٠٠٧م، ج٢، ص ٥٥٧.

أ) سكّة حديد يافا القدس:

بعدَ طرح مشاريع عديدة في النصف الثاني من القرن التاسع عشر لبناء هذه السكة، منحت الدولة العثمانيّة في سنة ١٨٨٥م مجموعة من المستشارين العثمانيّين والأجانب امتيازًا لإنشائها، وكان من ضمن هؤلاء المستثمرين العثمانيّين اليهودي السّفاردي المقدسي يوسف نافون، وجورج فرنجيّة المهندس في دائرة الأشغال العامة والذي مثّل الحكومة في المفاوضات لإصدارِ الامتياز، ويلاحظ هنا عدم تمييز الدولة بين رعاياها وعدها المسيحي واليهودي التابعين لها كالمسلم في المعاملة، ويذكر الأستاذ جوني منصور أنّ المستثمرين الأجانب في هذا المشروع أبرزوا دون نافون بصفته مواطنًا عثمانيًّا لترجيح حصول المجموعة على الامتياز[١]، وبيع الامتياز في سنة ١٨٨٩م إلى شركة فرنسيّة قامت بالمشروع بين سنتي ١٨٩٠م- ١٨٩٢م ومدّت السكة بين القدس ويافا مرورًا بمدينتي اللدّ والرملة، وحقّق المشروع ربحًا دفع نافون إلى محاولة ربطه بمصر بواسطة التعاون مع مستثمر مصري ولكن هذه الخطّة لم تتمّ كما لم تنفذ الإضافات المقترحة في البداية بربط المشروع مع فروع تمتد إلى غزة ونابلس.

ب) سكّة حديد بيروت- دمشق:

لقد أُنشئ هذا المشروع نتيجة زيادة الحركة التجاريّة في بيروت، وذلك رغم الصعاب التي واجهها وهي وجود سلاسل جبال لبنان الشرقيّة والغربيّة بين المدينتين، وحصل حسن بيهم على الامتياز سنة ١٨٩١م وافتتح الخطّ سنة ١٨٩٥م، وكان الفرنسيون هُم الذين قاموا بإنشائه، وطوله ١٤٧ كليو مترًا[٢]، ويذكر المؤرخان قصاب وتدمري أنّ مقاولة السكة نصّت على استخدام الموظّفين في الشركة القائمة بالمشروع الشركة العثمانيّة الاقتصاديّة للسّكك الحديديّة بيروت- دمشق- حوران : من أفراد التابعيّة العثمانيّة أو ممّن يحيطون باللغة العثمانيّة [٣].

(١) منصور، ٢٠٠٨م، ص ٦٥.

(٢) علي، ٢٠٠٧م، ج ٥، ص ١٦٠ وما بعدها.

(٣) تدمري، ٢٠٠٢م، ص ١٢٢.

وظهرَ هذا المشروع ابتداءً لمنافسة مشروع سكة حديد حيفا- دمشق الذي تبنّاه الإنجليز، وكانت سرعة إنشائه من أسبابِ إفشال المشروع البريطاني، ثمّ جاءت سكة حديد الحجاز لتنافس المشروعين الفرنسي والبريطاني وتتفوّق عليهما.

ت) سكّة حديد دمشق- مزيريب (حوران):

جرى إنشاء هذا الخطّ بهدف تسويق منتجات منطقة حوران الغنيّة بالمزروعات، وتمّ الانتهاء منه في سنة ١٨٩٤م، وطوله ١٠٣ كيلو مترًا، وكان الذي حصل على امتياز الإنشاء مواطن مِن بعلبك اسمه يوسف أفندي مطران، وبناه الفرنسيون كذلك[(١)].

ث) سكّة حديد حلب- حماة- حمص:

وكان الهدف منها عسكريًّا، ولهذا كان على صاحب الامتياز التقيّد بمطالب نظارة الحربيّة العثمانيّة، وحصل على امتياز الإنشاء يوسف مطران سنة ١٨٩٣م وكان وكيلًا للشركة الفرنسيّة التي أنشأت شبكة بيروت- دمشق- مزيريب، ثمّ ربطتها بخطّ حلب- حماة- حمص، وتمّ ذلك في سنة ١٩٠٦م، وكان من المقرّر مدّه إلى أبعدَ من حلب، ولكن خطّ الأناضول حالَ دون ذلك[(٢)]، وكان من المأمول ربط سكّتي الحجاز وبغداد بواسطة هذا الفرع كما جاء في محضر اللجنة العليا للخطّ الحديدي الحجازي[(٣)].

وهناك أيضًا خطوط فرعيّة أخرى كالخطّ الذي ربط بين بيروت وقرية المعاملتين، والذي كان مقرّرًا أن يصلَ مدينة طرابلس ولكنّه لم يتمّ، والخطّ الذي ربط بين سكّة حديد دمشق- حوران، ومرفأ بيروت لتسهيل وصول البضائع إليه[(٤)].

ج) سكّة حديد حمص- طرابلس:

التي ربطتِ الخطّ الواصل من حلب بالسّاحل، وتمّ بناؤها سنة ١٩١١م[(٥)].

---

(١) علي، ٢٠٠٧م، ج ٥، ص ١٦٥.

(٢) علي، ٢٠٠٧م، ج ٥، ص ١٦٦. وأيضًا: منصور، ٢٠٠٨م، ص ٥٠. وأيضًا: Nicholson، ٢٠٠٥م، ص ٩.

(٣) منصور، ٢٠٠٨م، ص ١٠٢.

(٤) علي، ٢٠٠٧م، ج ٥، ص ١٦٤ و ١٦٥.

(٥) منصور، ٢٠٠٨م، ص ٥٠.

ح) سبب فشل مشروع سكّة حديد حيفا- دمشق:

وهو مشروع خطط لأن يمرّ في منطقة سهل ابن عامر الخصبة في فلسطين، والتي تمتلك مساحة واسعة منها عائلة سرسق البيروتيّة التي اشترتها من الدّولة العثمانيّة ابتداءً من عام ١٨٦٩م[١]، وكان الهدف من هذا المشروع نقل محاصيل المنطقة إلى ميناء على البحر لتصديرها إلى أوروبا[٢].

وقد حصلت عائلة سرسق سنة ١٨٨٢م على أوّل امتياز لإنشاء سكة حديد كان مخطّطًا أن تربط بين عكا ودمشق، ولكنّ المشروع لم ينجزْ، وخسرت العائلة العربون الذي قدّمته لخزينة الدولة وقدره ٥٠ ألف فرنك[٣] رغم أنّ هذا المشروع كان مهمًّا للمستعمرين الألمان في حيفا[٤]، ثمّ حصل يوسف إلياس أفندي كبير مهندسي لبنان كما يصفه محمد كرد علي، على امتياز لإنشاء هذه السكة في سنة ١٨٨٩م، فلم يستطع، فكرّر المحاولة بالتّعاون مع رجل أعمال إنجليزي هو بولنغ سنة ١٨٩١م ولم ينجز إلّا قسماً ضئيلاً بين حيفا وعكا حتى نفد صبر الدولة العثمانيّة ووضعت يدها على المشروع سنة ١٨٩٨م.

وبعدَ محاولات فاشلة لتمديد امتياز المشروع تدخّلت فيها السفارة البريطانيّة أعلن عن توقّف العمل فيه سنة ١٩٠٠م[٥]، ووصف الأستاذ جوني منصور هذا المشروع بأنّه تلقى دعماً من الأوساط السياسيّة البريطانيّة [٦]، ولكنّه لم يحصل على الدعم المالي الكافي من أسواق لندن[٧]، فلمّا وجدت الدولة العثمانيّة أن المشروع أخلّ بشروطها فضلت عليه مشروع سكة حديد بيروت- دمشق الفرنسي، ثمّ قامت هي بإنشاء سكة

(١) نفس المرجع السابق، ص ٧٢.
(٢) نفس المرجع السابق، ص ٧١.
(٣) علي، ٢٠٠٧م، ج ٥، ص ١٨٧.
(٤) منصور، ٢٠٠٨م، ص ٧١.
(٥) نفس المرجع السابق، ٧٩.
(٦) نفس المرجع السابق، ٧٧.
(٧) علي، ٢٠٠٧م، ج ٥، ص ١٨٧.

حديد الحجاز التي تفوّقت على المشروعين، وفشل سكّة حديد حيفا- دمشق مثل واضح على استقلال السياسة العثمانيّة، وأنّها كانت تتبع المسار الذي يلائم مصالحها بغضّ النظر عن المصالح الأجنبيّة وتدخلات القناصل في بعض الأحيان.

خ) سكّة حديد الحجاز:

مازالت هذه السّكة تعيش في ذاكرة الأجيال رمزًا لإنجاز كان يوحّد بلاد هذه الأمّة، شاهدًا على عجز دول الاستقلال والتجزئة التي لم تستطع- رغم مرور السنين- أنْ تعود بالأمّة إلى ما كانت تتمتع به من وصال تحت حكم ما وُصف كذبًا بـ التخلف العثماني .

ولتصوير عظمة هذا المشروع سألجأ إلى الاستشهاد بأقوال غربيّة حديثة وقديمة ليكون الاستدلال أبعد عن تعظيم الذّات على حساب الحقيقة الموضوعيّة، كما يمكن الاستشهاد بأقوال معارضي السلطان عبد الحميد صاحب المشروع ممّن لا مصلحة لهم في تضخيم إنجازاته.

ففي كتابه عن سكّة حديد الحجاز يقول الباحث البريطاني جيمس نيكلسون في المقدمة: إنّ إنشاءها كان حكاية للتحمّل والإصرار، جعلتها الحرارة والظّروف القاسية وعداوة القبائل، ملحمة [١]، كما يروي اعتذار القنصل البريطاني في دمشق لسفيره في استانبول عن عدم كتابته المبكّرة عن هذا المشروع، إذ أنّ المغامرة بدت لي ولآخرين بعيدة الاحتمال جدًّا، إذا لم نقل خياليّة (ص ٢)، وذلك في ربيع سنة ١٩٠٠م، وظلّ القنصل نفسه مصرًّا على رأيه بعدَ شهرين من الرّسالة الأولى، وبدا له أنّ بناء سكة حديد من دمشق إلى مكة أمرًا مشكوكًا فيه عند كلّ ذوي التفكير حوله، نظرًا لبعد المسافة وقسوة التضاريس وجفافها، وفظاعة ظروف العمل ومعارضة القبائل، والضعف الشامل للدولة العثمانيّة (ص ٢).

(١) Nicholson، ٢٠٠٥، ص X.

ويرى نيكلسون أنّه في مواجهة الأدلّة المتزايدة على القوة الصناعيّة الغربيّة، كان الخطّ الحجازي شهادة على القدرة العثمانيّة على المنافسة بنجاح على نفس المستوى (ص ٤)، ويؤكّد أنّ إيصاله إلى المدينة في عمق الحجاز كافٍ لدحْض وإرباك المتشككين الذين أساءوا الحكمَ على التصميم العثماني، ولم يقدروا إرادة هذا السّلطان الذي كان عاقد العزم رغم الضعف (ص ٤)، والذي كان انشغاله الشخصي بالمشروع ودعمه الثابت عاملين أساسيين وراء إنجاح هذا المشروع، ويفسّران لنا كثيرًا النّجاح النهائي لما بدا في البدايّة خطة بعيدة الاحتمال جدًّا و خياليّة (ص ١٧).

ويقول محمد كرد علي الذي كان معارضًا لسياسة السّلطان عبد الحميد، ولم يكن يضمر الودّ له إن أكثر المهندسين والجغرافيين كانوا يقولون بتعذّر تنفيذ هذا المشروع [١].

كانت سكة الحجاز جزءًا من حلم كبير للسّلطان عبد الحميد يربط أجزاء دولته بشبكة واسعة من الخطوط الحديديّة تساهم في إعادة الحياة للدولة العثمانيّة ونشر الازدهار فيها بزيادة العمران وتشجيع التجارة وتسهيل الاتصال، وكان الغرضُ من هذه السكة الحجازيّة بشكل خاصّ هو تسهيل الوصول إلى الديار المقدسة على الحجّاج، مما يساهم في دعم فكرة الجامعة الإسلاميّة بين المسلمين وتحسين صورة الدولة العثمانيّة في عيون رعاياها والأجانب أيضًا بتنفيذ مشروع لا يعتمدُ على الأموال الأجنبيّة، الأمر الذي يؤكّد لهم أنّ الدولة ليست ضعيفة، وأنّ بإمكانها القيام بمشاريع كبرى، بالإضافة إلى تكريس مكانة الخلافة الإسلاميّة المهتمة بخدمة حجاج الحرمين، وإثبات مكانة الدّولة في مواجهة الأجانب، كما يؤدّي إنشاء الخطّ إلى الاستغناء عن قناة السويس التي يسيطرُ عليها الاحتلال البريطاني في مصر، ويعين على إيصال الجنود إلى أماكن بعيدة عن عاصمة الدولة[٢]، وهو أمرٌ لم يكن يُخجل العثمانيّين ولم يسعوا لإخفائه، وكانوا يمارسونه بصفته حقًّا لهم على عكس ما حدث

(١) علي، ٢٠٠٧م، ج ٥، ١٧١.
(٢) منصور، ٢٠٠٨م، ص ٨٥ ـ ٨٨.

في زمن الاستقلال والتجزئة عندما أصبحت دوله مشغولةً بنفي تهمة التسلّح وإثبات ميولها السلميّة ليل نهار تجاه أعدائها المباشرين الذين لا يخجلون من الغرق في التسلح بلا حياء.

وقد وضّح السّلطان عبد الحميد هذه النقاط في مذكّراته السياسيّة عندما تحدث عن خط الحجاز في بداية إنشائه (١٩٠٠م) وبيّن أهميته لإرسال القوّات إلى مناطق الجزيرة العربيّة، حيث يدبر الإنجليز مؤامرات عديدة لا بدّ من مواجهتها، ويتحدّث محمد عارف الحسيني الدمشقي الذي عاصر بناء السكة في مقاله الذي كتبه في نفس العام (١٩٠٠م) بعنوان أعظم المآثر السلطانيّة العثمانيّة السكة الحديديّة الحجازيّة الشاميّة عن أهميتها العسكريّة كذلك في فرض الأمن من تعدّيات البدو[١].

ومن هذا كلّه يتبين أولًا تأكيد ما سبق بيانه أنّ العثمانيين لم يكونوا يخجلون من أهدافهم العسكريّة أو يخفونها على عكس ما حدثَ مع الذين جاءوا بعدهم والذين تشربوا الرؤيّة الغربيّة التي تحلل للغرب امتلاك ما شاء من الأسلحة وتقيم الدنيا ولا تقعدها لو حاول عربي أو مسلم أنْ يمتلك سلاحًا أقلّ مما عندهم فضلًا عما يماثله، كما يتّضح من رأي المواطن العربي الدمشقي بخصوص فرض الأمن وجود رؤية معاصرة للحدث تختلف عمّن جاءوا فيما بعد، وحاولوا تصوير فرض الدولة سيطرتها على تلك البقاع النائيّة بصورة سلبيّة ربما لم تخطر ببال المعاصرين الذين حاول هؤلاء الحديث بالنّيابة عنهم.

وفي خاطرة كتبها السّلطان قبل إتمام المشروع بسنتين (١٩٠٦م) رأى أن سكة الحجاز بديل عن قناة السّويس التي كانت آنذاك تحت الهيمنة البريطانيّة، وأنّ الخطّ سيربط العاصمة استانبول بمدن الحجاز المقدسة ويؤمن المواصلات المدنيّة والعسكريّة، وكان أوّل ما واجهته الدولة من مصاعب هو ضعف اقتصادها وحاجتها لمصدر تمويل، ولأنّ هذا المشروع إسلامي وليس استثماريًّا لدولة كبرى فقد أطلق

(١) نفس المرجع السباق، ص ٩١.

السلطان حملة تبرعات وجهت إلى جميع مسلمي العالم، وبدأها بنفسه وتبعه حكام من خارج الدولة العثمانيّة مثل شاه فارس أو من ولايات عثمانيّة محتلة كخديوي مصر، وشيخ الكويت رغم توقيعه اتفاقيّة الحماية البريطانيّة، وجاءت تبرعات المسلمين من سنغافورة، سيريلانكا، بورما، إيران، بخارى، روسيا، الصين، هولندا، جنوب إفريقيا، أمريكا، شمال إفريقيا (١)، وكانت الهند أفضل مصادر التبرعات إذ تحمّس مسلموها للمشروع، وأرسل وجهاؤهم وعامّتهم الأموال وألفوا الجمعيات لهذه الغاية، كما ساهم المواطنون العثمانيون بنصيبٍ وافر وشجعت الدولة المساهمين بمنحهم ميداليات وأوسمة وشهادات تقديريّة.

ونتجَ عن حملة التبرّعات جمع ثلث المبلغ المطلوب لإنجاز الخط وهو ما عده نيكلسون إنجازًا ملحوظًا (٢)، يشهدُ لنجاحه ستّة مجلدات من محفوظات الصّدارة العظمى في استانبول تتضمّن أكثر من عشرين ألف اسم متبرّع(٣)، ووصف الأكاديمي الأمريكي جاسترو الذي عاصر إنشاء هذه السكة، جمع المال من مسلمي العالم بأنّه مثال مُدهش للمكانة المميّزة التي مازال- وسيظلّ- الحجّ إلى مكّة يحتفظ بها عند المسلمين (٤).

هذا النّجاح جعل الدبلوماسيّة الغربيّة التي شككت في البدايّة بنجاح حملة التبرع وإمكان جمع المال تتراجع عن موقفها، وذلك حين صرح القنصل البريطاني سنة ١٩٠٤م بقوله: يظهر لي أنّ احتمال إكمال الخط الحجازي هو أعظم ممّا كنت أتصوّر قبل سنة أو سنتين، والحقيقة أنّ أكثر الناس كانوا إذ ذاك- وخصوصًا المطلعين على هذا الأمر- يظنّون أنّ عملاً كهذا هو أقرب إلى الخيال منه إلى الحقيقة (٥).

(١) Nicholson، ٢٠٠٥، ص ٦٥.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٦٣.

(٣) نفس المرجع السابق، ص ٦٣.

(٤) Jastraw، ص ١٥٩.

(٥) علي، ٢٠٠٧م، ج ٥، ١٧٢.

اتّخذ المصريون من عمليّة التبرّع وسيلة للتعبير عن مقاومة الاحتلال البريطاني فتحمسوا لها وقارنوا مشروع الحجاز بإنشاء قناة السويس(١)، فأثار هذا سلطاتِ الاحتلال فوضعت العقباتِ أمام عمليّة التبرع، ومن ذلك منع الموظّفين الرسميّين من الانضمام إلى الجمعيات المكونة لتشجيع التبرع، كما صدرت أوامر بمنع القائمين على الحملات من ممارسة أيّ ضغط على المواطنين لحثّهم على المشاركة(٢)، كما تصدّت بريطانيا لحملات التبرّع الهنديّة ومنعت الهنودَ من ارتداء الأوسمة العثمانيّة(٣)، ويشير كواترت إلى الذّعر البريطاني قائلًا إن المبالغ التي وهبها المصريون والهنود لم تكن مهمّة من الناحية الماليّة لكنّها أزعجت المستعمرين الذين رأوا خطرًا إسلاميًّا يهدّد المصالح البريطانيّة (٤).

عدّت بريطانيا مشروع الحجاز مناقضًا لمصالحها منذ البداية، فهو بديلٌ عن قناة السويس وبعيد عن مرمى التّواجد البريطاني في البحر الأحمر، وتهديد لأطماع بريطانيا في الجزيرة العربيّة وخليج البصرة حيث خططت لمشروع سكة حديد مصر - الكويت المناوئ لمشروع سكّة حديد بغداد كما يرى الدكتور عبد العزيز نوار(٥)، ويشير محمد كرد علي إلى مشروع بريطاني لوصل الإسماعيليّة بالكويت بخطّ حديدي(٦)، وتنبّه السلطان عبد الحميد إلى حقيقة الأطماع البريطانيّة المتوارية خلف هذا المشروع الذي يستهدف تحديد مستقبل هذه المنطقة بأسرها (٧)، ولهذا لم يكنْ من الغريب أن تعارض بريطانيا مشروع الحجاز(٨)، وأنْ تحاول قدر استطاعتها عرقلته(٩)، وأن تتجسّس على

---

(١) Nicholson، ٢٠٠٥، ص ٦٥.

(٢) الشوابكة، ١٩٨٤م، ص ١٨٨.

(٣) منصور، ٢٠٠٨م، ٨٩.

(٤) إينالجيك، ٢٠٠٧م، ج٢، ص ٥٥٧.

(٥) نوار، مصر والعراق، ص ٢٤١.

(٦) علي، ٢٠٠٧م، ج ٥، ص ١٩١.

(٧) السلطان عبد الحميد الثاني، ١٩٧٩م، ص ١٤٠.

(٨) منصور، ٢٠٠٨م، ص ٤٢.

(٩) لوتسكي، ٢٠٠٧م، ص ٣٩٧.

مراحل إنشائه[١]، ولم يكنْ من الغريب كذلك أن تستهدفه بريطانيا عندما اندلعت الثورة العربيّة سنة ١٩١٦م بتحريضٍ منها، فتقوم بتدميره على يد ضابطها المجند لورنس العرب.

كما ناوأت فرنسا أيضًا سكّة الحجاز لأنّها تهدّد مصالحها في بلاد الشام، حيث سيطرت امتيازاتها على الخطوط الحديديّة كسكة دمشق- بيروت، وسكة دمشق- حوران، وسكة القدس- يافا، وبالفعل فقد تحدت الدولة العثمانيّة السيطرة الفرنسيّة وبنت خطًّا من دمشق إلى درعا موازيًا خطّ دمشق- مزيريب، وذلك لعدم رضاها عن أسعار النقل التي كانت الشركة الفرنسيّة تفرضها على مستلزمات الخط الحجازي، وكانت بلدة مزيريب إحدى محطاته، وخفّض ثمن السّفر والشحن بالخطّ الجديد من منطلق إلحاق الشلل بالخط الموازي للشركة الفرنسيّة [٢]، والتي حاولت ابتزاز إدارة الخطّ الحجازي والتحكم برفع أسعار النقل[٣].

ويصف محمد كرد علي مشهد بناء هذا الفرع بقوله: ولما قرّر السّلطان عبد الحميد وصل الخط الحجازي بمرفأ حيفا رأى من الضّرورة استرجاع هذا الامتياز (من الإنجليز الذين كانوا قد باشروا البناء سابقًا، ثمّ تركوه)، وذلك في تشرين الثاني ١٩٠٢م، وتمكّن مهنْدسو عبد الحميد من عمل خطّ حيفا والخط الحجازي بعد استلامهم الأعمال التي تركها الإنجليز.. وتمكّنوا من الوصول إلى درعا نقطة اتّصال هذين الخطّين بأقلّ من ثلاث سنوات بالرّغم مما اعترضهم من الصّعوبات العظيمة أثناء عملهم، وحقًّا إنّ هذا القسم كان أهمّ قسم من الخط الحجازي وأحسنه من الوجهة الفنيّة إذْ كانت تتخلّله صعوبات فنيّة لا توجد في سواه.. وبذلك تمكّن السلطان عبد الحميد ومهندسوه من الخلاص من شركة بيروت- دمشق- حوران، وأصبح لهم مرفأ خاصّ وهو حيفا [٤].

(١) Nicholson، ٢٠٠٥، ص ٤٤ و ٦٠.

(٢) منصور، ٢٠٠٨م، ص ١٩٤.

(٣) نفس المرجع السابق، ص ١٩٤.

(٤) علي، ٢٠٠٧م، ج ٥، ص ١٧٥ و ١٧٦.

وعملت فرنسا على عرقلة المشروع الحجازي فمنعت تبرّعات مسلمي شمال إفريقيا الواقعين تحت احتلالها، وحاولت في سنة ١٩١٢م فرض إدارة فرنسيّة على سكة الحجاز لما حاولت الدولة العثمانيّة الاقتراض من البورصة الفرنسيّة، كما حاولت استئجار الخطّ الواصل بين دمشق ومعان، إلّا أن اندلاع الحرب الكبرى الأولى أوقف كلّ هذه المفاوضات[١]، وكان مِن دواعي قلق فرنسا أنّ الدولة العثمانيّة لم تعقد حتى قرضًا لهذا الغرض (أي مشروع الحجاز)، بل إنّ الأموال التي لزمت قدّمت إليها تبرّعًا من العالم الإسلامي كله كما قالت صحيفة الديبا الفرنسيّة[٢]، وكان مما أشارتْ إليه أيضًا مساعدة المشروع للدولة العثمانيّة على السيطرة الكاملة على المدن المقدّسة، وعلى التفاف القلوب حول الخلافة، وهو ما أشار إليه أيضًا السّفير البريطاني في استانبول في تقريره السنوي لعام ١٩٠٧م[٣].

وتؤكّد هذه المعارضة الغربيّة القلقة من التّطور العثماني أن الدولة الغربيّة لا تعطف على أي جهد تقوم به بلادنا لتطوير أحوالها خارجَ نطاق المصالح الغربيّة، وتنظر إلى هذا الجهد بصفته مناوئًا لمصالحها، كما يثبت هذا أنّ ما تقوم به هذه الدول من استثمارات في بلادنا ليس من باب التقاء المصالح المتكافئة، وإن تستر بهذا القناع، بل هو نظرٌ أحاديّ الجانب يهتمّ بمصالح الغرب وحدها ولهذا ينتج عن مثل هذه الاستثمارات آثار سلبيّة للجانب العثماني، أمّا ما ينتج عنها من آثار إيجابيّة فهي ليست موضع اهتمام المُنْشئين الغربيين، وذلك مثل ما جرى في استثمارات السّكك الحديديّة الأخرى عندما نضعها ضمن الصّورة المتكاملة للسياسة الغربيّة الاقتصاديّة تجاه بلادنا على ما هو مفصّل في موضعه.

وفي مقابل القلق البريطاني والفرنسي، وجدنا أنّ السّلطان عبد الحميد يتابع المشروع بصفة شخصيّة مستخدمًا أحدث الوسائل التقنيّة في ذلك الزمان وهو التصوير الضوئي، وكان ذلك جزءًا من اهتمام السلطان عمومًا بدولته وبمعرفة ما

(١) الشوابكة، ١٩٨٤م، ص ١٩٦ و ١٩٧.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ١٩٥.

(٣) أنطونيوس، ١٩٧٨م، ص ١٤٣ و ١٤٤.

يدور فيها بهذه الوسيلة، وفي الوقت الذي انهمك فيه حكام أوروبا بتصوير أنفسهم ونشاطاتهم الذاتيّة فضّل السلطان متابعة شئون بلاده بواسطة هذه التقنية[١]، ويقدّم لنا نيكلسون نموذجًا لهذه المتابعة وهو إعجاب السّلطان بأحد الجسور المبنيّة في فرع حيفا- درعا، وذلك بعدما رأى صورته ما دفعه لمنح ميسنر باشا رئيس المهندسين الألماني ميدالية ذهبيّة[٢].

احتفظَ العثمانيون بالسّيطرة على المشروع رغم المحاولات الأجنبيّة للنفاذ إليه، وكان السلطان وكاتبه الشّخصي الثاني عزت باشا العابد على صلة مستمرّة بتقدم المشروع، فطلب السلطان تقريرًا يوميًّا عن سير العمل فيه[٣]، ويُعزى إلى هذا الاهتمام بالإضافة إلى طبيعة المشروع الدينيّة ميْزة فريدة في ذلك الزمن وهي الغياب شبه الكامل للفساد ، وشهدَ بذلك الملحق العسكري الفرنسي الذي يصفه نيكلسون بأنّه ليس معجبًا بالإدارة العثمانيّة، إذْ قال في أحد تقاريره: إحدى النّقاط المثيرة في هذا المشروع هو غياب الاختلاس بين الطبقة العليا من اللجنة المشرفة، كلّ المال المجموع ذهب إلى هدفه المناسب، فقد نظرَ الأعضاء إلى الإنشاء بصفته واجبًا دينيًّا مهمًّا [٤].

أمّا ما يذكره محمد كرد علي وفريدريك بيك عن فساد في إدارة الأموال فيحيط به الشكّ لأنّ الأوّل ينسبه إلى عزت باشا العابد[٥]، والثّاني يقول إنّه أثار عاصفة شديدة من النقد في البرلمان العثماني[٦]، ومن المعلوم أنّ البرلمان عقد في زمن الاتحاديين الذين عزلوا السّلطان عبد الحميد وهاجموا نظامه بشدة مع جميع أركانه وكانوا يكنّون كراهية خاصّة لعزت باشا العابد لأنّه عربي، كما أنهم همّشوا مكانة سكة الحجاز نفسها[٧]،

(١) تدمري، ٢٠٠٢م، ص ٩.
(٢) Nicholson، ٢٠٠٥، ص ٥١.
(٣) بيك، ٢٠٠٤م، ص ١٨٨.
(٤) Nicholson، ٢٠٠٥، ص ٦٦.
(٥) علي، ٢٠٠٧م، ج ٥، ص ١٧٣.
(٦) بيك، ٢٠٠٤م، ص ١٩١.
(٧) منصور، ٢٠٠٨م، ٩٦.

والرّقم الذي يذكره بيك لا يتوافق مع الحقائق المعروفة، لأنّ المشروع وصلت نفقاته إلى ٤,٢٥ مليون ليرة[١]، ويقدّر كرد علي النفقات حتى سنة ١٩١٨م، أي بعد افتتاح الخطّ بعشر سنوات، بخمسة ملايين ليرة تقريبًا، أمّا الدّكتور عبد العزيز الشّناوي فيقدّر نفقات الإنشاء بثلاثة ملايين جنيه إنجليزي[٢]، وهو رقم قريب من رقم نيكلسون، أمّا رقم بيك فهو ٨,٥ مليون ليرة وهو ضعف الرقم الذي تدور حوله التقديرات العديدة السابقة، وفي حالة وجود أيّ أصل لفساد ما فقد كان محدودًا وغير ذي أهميّة وبخاصّة مع شهادة المصادر الغربيّة المعاصرة للأحداث، والتي لم تكن متحيّزة للعثمانيين كما رأينا، وجاء في خطط الشّام لكرد علي أنّ استعمال الإعانات كان منظمًا تنظيمًا حسنًا ، ووزّعت الأجور على العمال والرواتب على الموظفين بصورة منتظمة ودفع ثمن الأدوات وموادّ الإنشاء في الحال؛ مما دعا الناس أنْ يؤمنوا بإنجاز هذا المشروع، وكان سيْر العمل سريعًا يمدّون مائة كيلو متر في العام [٣]، وبالإضافة إلى التبرّعات جمع بقيّة المال اللازم لإنشاء المشروع من مصادر أخرى كالرّواتب والرّسوم والضرائب والاقتراض من المصرف الزراعي العثماني[٤].

ولمّا بدأ الإنشاء كانت الخطّة تقتضي الاستعانة بقوّة عمل عثمانيّة حصرًا، ولكن عدم توفرها ألجأ الإدارة إلى الاستعانة بمهندسين من أوروبا، فلمّا أنشئت كليّة الهندسة في استانبول وخرجت الكفاءات المطلوبة عادت كفّة الميزان لصالح قوّة العمل العثمانيّة[٥]، ويفصل عيساوي ذلك بالقول إنّ الإدارة العام للمشروع أسندت إلى المشير كاظم باشا الذي يتميّز بالقدرات التّنظيميّة والنشاط والحرص، ويخضع لإمرته كلّ المهندسين والمقاولين والعمّال والجنود، ومن مزايا إدارته تلافي الانقسام بين المدنيّين والعسكريين، فالجميع يعمل بقلبِ رجلٍ واحد ، أمّا الإدارة الفنيّة فقد

---

(١) Nicholson، ٢٠٠٥، ص ٦٧.

(٢) الشناوي، ١٩٩٧م، ج ٣، ص، ١٣٢٩.

(٣) علي، ٢٠٠٧م، ج ٥، ص ١٧٢.

(٤) Nicholson، ٢٠٠٥، ص ٦٥. وأيضًا: بيك، ٢٠٠٤م، ص ١٩١.

(٥) Nicholson، ٢٠٠٥، ص ٢٠.

أسندت إلى ميسنر باشا كبير المهندسين الألماني، ودلّت التجربة على حسن الاختيار ، كما أُسندت مهمّة بناء الجسور إلى مقاولين نمساويّين وإيطاليّين، أمّا القسط الأكبر من العمل فيتمّ تنفيذه بعمّال محليّين ، ولكن ليس لصعوبة الحصول على العمالة الأجنبيّة، فقد رأينا توجّه الدولة العثمانيّة المستمر لتشغيل الطاقات المحليّة في جميع المشاريع كلّما أمكن ذلك، واستُخدِم الجنود الأتراك على نطاق واسع في عمليّة الإنشاء[١]، كما ساهمت عدّة روافد من المجتمع العثماني في إنشاء هذا المشروع ودعمه إلى جانب قوّة العمل التي تكونت أساسًا من أفراد الجيش العثماني، ووصل عددهم- بتقدير نيكلسون و عيساوي- إلى أكثر من خمسة آلاف[٢]، وبتقدير كواترت إلى أكثر من تسعة آلاف[٣]، وحمت مستوطنات الشركس والشيشان عمليّة البناء في مراحلها الأولى في الشّام[٤]، ثمّ حمت الخطّ نفسه فيما بعد[٥]، وكان رؤساء المحطات في مدن عديدة من المسيحيين العثمانيّين[٦]، ولما قامت الحرب الكبرى الأولى (١٩١٤م) عهدت الدولة بالإشراف على مقطعين من مقاطع الخطّ الثالث إلى مهندسين يهوديّين[٧]، وسبق أنْ رأينا في مشروع سكة حديد يافا- القدس المسيحي واليهودي من العثمانيين ضمن المستثمرين، وهو أمرٌ دالّ على نماذج افتقدناه فيما بعد عندما نزغ الغرب بيننا.

وفي مشهد سيتكرّر ظهوره في مجال المخترعات الحديثة، لم تقف الدولة العثمانيّة موقف المتلقي السلبي والمستهلك المشتري، ورغم عدم وجود مصانع محليّة تمّ تصنيع بعض مستلزمات السكة في الترسانة البحريّة العثمانيّة[٨].

(١) عيساوي، ١٩٩٠م، ص ٣٧٠١.
(٢) Nicholson، ٢٠٠٥، ص ٢٨. وأيضًا: عيساوي، ١٩٩٠م، ص ٣٧١.
(٣) إينالجيك، ٢٠٠٧م، ج٢، ص ٥٥٨.
(٤) Nicholson، ٢٠٠٥، ص ٢٥.
(٥) بني يونس، ٢٠٠٠م، ص ١٦٤. وأيضًا: صايغ، ١٩٩٠م، ج ٢، ص ٩٦١.
(٦) Nicholson، ٢٠٠٥، ص ٣٩.
(٧) منصور، ٢٠٠٨م، ص ١١٦.
(٨) عيساوي، ١٩٩٠م، ص ٣٧٢.

ورغم الظّروف القاسية أثناء العمل مثل الطّقس الصحراوي وقلّة الماء والطعام وتفشي الأمراض السارية وغارات القبائل البدويّة وقلّة مصادر الوقود وصعوبة التضاريس، أُنجز الخطّ بسرعة ملحوظة [١]، ووصل المدينة المنورة على بُعد أكثر من ألف وثلاثمائة كيلو متر سنة ١٩٠٨م، بطول إجمالي يقارب الألف وخمسمائة كيلو متر[٢]، ويعلّق محمد كرد علي المناوئ للسّلطان عبد الحميد صاحب المشروع بقوله: في الواقع لم يكن أحد يتصوّر أنّ النّتيجة ستكون قريبة التّناول بهذه الصورة، وأنّ العمل سيتمّ على هذه السرعة وهذا النظام، لطول المسافة، وفقدان المياه، ووعورة المسالك، وفقر الدولة، وضعفها الإداري، ولكنّ المشيئة الإلهيّة قد ذللت كلّ هذه الصّعاب، ووفّقت في إنجازه ليكون نقطة اتّصال بين الأقطار وخير واسطة لتوفير راحة الحجاج وتسهيل مسالك الحجّ والزيارة [٣].

وانتشرت من الخطّ الرئيس فروعٌ عديدة سواء أثناء الإنجاز أو بعد انتهائه وظلّت تقاوم حتى بعد اندلاع الحرب الكبرى سنة ١٩١٤م، ومن هذه الفروع سكة حديد درعا- حيفا (١٩٠٥م)، ودرعا- بصرى (١٩١٢م)، وحيفا- عكا (١٩١٣م)، وفرع بين محطتي القدم وقنوات في دمشق (١٩١١م)، ثمّ فروع فلسطين: فرع من فرع حيفا- درعا إلى العفولة (١٩١٢م)، ثمّ إلى جنين (١٩١٣م)، ثمّ إلى المسعوديّة (١٩١٤م)، ثمّ إلى سبسطيّة في نفس العام، ثمّ إلى نابلس (١٩١٥م)، وأصبحت فلسطين بذلك أعلى الأقاليم في بلدان المنطقة في نسبة طول السكك الحديديّة إلى عدد السكان، وفي سنة ١٩١٣م كان هناك فيها ٦٠٠ كيلو متر لكل مليون مواطن، مقابل ٥٠٠ كيلو متر في سوريا ولبنان، و ٣٥٦ كيلو مترًا في مصر و ١٩٩ كيلو مترًا في تركيا كما ينقل الدكتور ماهر الشريف عن بحث للمؤرخ فيليب حتي[٤]، كما أنشئت فروع للخط أثناء الحرب في الحجاز وشرق الأردن أيضًا، وكان من المخطط للمشروع أن

---

(١) Nicholson، ٢٠٠٥، ص ٤٦.

(٢) إينالجيك، ٢٠٠٧م، ج٢، ص ٥٥٨.

(٣) علي، ٢٠٠٧م، ج ٥، ص ١٧٢.

(٤) الشريف، ١٩٨٥م، ص ٤٩.

يمتدّ إلى مناطق أخرى ولكن ذلك لم يتمّ، مثل مشروع مدّه إلى مكّة فصنعاء والحديدة، إذ عارض الشريف حسين هذا البناء رغم المزايا التي عرضتها الدولة وفسّرها هو بأنها رشوة[١]، وفرع مكة- جدة الذي خطّط لخدمة الحجاج وفتح أبواب التجارة، وفرع عمّان- السلط لخدمة مناجم الفوسفات في الأردن، وفرع معان- العقبة الذي كان من المقرّر أن يصل السويس في مصر[٢]، ولكن التدخّل البريطاني المباشر أثناء أزمة طابا سنة ١٩٠٦م في جزيرة فرعون حال دون إتمام المشروع، وهذا من الأدلة الواضحة على وقوف الإنجليز ضدّه ومحاولتهم منعه[٣].

حقّق المشروع- بعد إنجازه- إنجازات مهمّة في مجالي النقل والإعمار، أمّا النقل: فقد أغنى الدولة العثمانيّة عن قناة السويس بصفتها طريقًا للحجاج نحو الأراضي المقدسة بواسطة جدة[٤]، وكان من المأمول الوصول إلى الحجاز واليمن دون الحاجة إلى هذا الممرّ الواقع تحت الاحتلال البريطاني[٥]، كما وفّر على العثمانيين الحاجة إلى الخطّ الفرنسي بين دمشق وحوران، وتحدّى الفرنسيّين ببناء خطّ موازٍ له من دمشق إلى درعا إلى حيفا، واختصر المشروع مدّة السفر القديم بالقوافل من أربعين يومًا إلى ٣ـ ٤ أيام بين دمشق والمدينة المنورة[٦]، ونشطت عمليّة الشحن من وإلى الحجاز، وتضمّنت الحبوب والدقيق والمزروعات الطازجة التي أصبح وصولها الحجاز ممكنًا فتمكّن أهله من تصدير منتجاتهم من التمور والألبان والجلود[٧]، وتضاعفت كميّة الشحن مرّات عديدة في بعض القطاعات، وكان الخطّ سببًا في إعمار الطريق الذي يسير فيه، وسأختار مواقع مختلفة من بلاد عربيّة متعددة نشأت فيما بعد، وإذا كانت فلسطين قد ابتُليت بالاحتلال من بين هذه الأقطار؛ فإنّ الأثر العمراني للسكة كان كبيرًا:

(١) Nicholson، ٢٠٠٥، ص ٥٨ و ٨٤.
(٢) بيك، ٢٠٠٤م، ص ١٨٩.
(٣) عن فروع المنشأة والمجهضة هناك تفاصيل في: Nicholson، ٢٠٠٥، ص ٥٠ و٦١.
(٤) منصور، ٢٠٠٨م، ص ٨٥.
(٥) Nicholson، ٢٠٠٥، ص ١٢.
(٦) نفس المرجع السابق، ص ٧٤.
(٧) نفس المرجع السابق، ص ٧٧.

١) تبـوك:

قبلَ الشّروع بإنشاء الخطّ الحجازي كانت تبوك قرية مهجورة نتيجة تعدّيات البدو على سكانها، ومع وصول عمليات الإنشاء إليها في سنة ١٩٠٦م نمت بشكل يصفُه نيكلسون بأنّه مفاجئ ومثير (ص ٨١)، وتطوّرت بسرعة (ص ٨٢)، فقد عاد إليها سكّانها، وانتشر الأمن فيها، وبني في محطتها مخازن ومساكن ومركز حراسة وورشة إصلاح وبرج وبئر مياه وتوابع أخرى، كما بُنيت مستشفى في سنة ١٩٠٧م وزودت بمستلزمات الحجر الصحي، وبنى كاظم باشا المشرف على الإنشاء مسجدًا ومدرسة على نفقته في أرض قيل إنّ النبيﷺصلّى عليها أثناء غزوة تبوك.

ونمتِ التّجارة والزراعة، وبني سوقٌ في البلدة، وشجعت هذه التطوّرات شيخ بني عطيّة على بناء منزل له قرب مركز الحامية في إشارة إلى تعهّده بسلوك جيد من قومه (ص ٨٢)، وباختصار فقد كان لسكة حديد الحجاز فضلٌ في إعادة الحياة إلى تبوك بعد فترة اضمحلال وجدب، وسارت في طريق العمران.

٢) معـان:

شهدتْ بتعبير نيكلسون فورة تطوّر إذْ ازداد عدد السكان، وبني فيها مستشفى وفندق لزائري الحجاز ومدينة البتراء، بالإضافة إلى تجهيزات مائيّة[١]، كما نشطت التجارة والزراعة وازدهر العمران فيها مما دفع مؤلف قافلة الحجّ الشامي لوصف ما نال أهل معان من الخطّ بأنّه نصيب الأسد فأصبحت من المراكز الحضاريّة التي تستقطب التّجار والمستثمرين من مختلف المناطق المجاورة كالخليل ونابلس والقدس والشام [٢]، كما نال عمّان تطوّرًا مشابهًا، وأصبحت مركزًا تجاريًّا على طريق الخط[٣]،

(١) بني يونس، ٢٠٠٠م، ص ١٧١. وأيضًا: Nicholson، ٢٠٠٥، ص ٨١.

(٢) بني يونس، ٢٠٠٠م، ص ١٧١.

(٣) نفس المرجع السابق، ص ١٧٢.

وأمّها التجار وغيرهم من السلط ودمشق ونابلس واستوطنوا فيها فأصبحت مركزًا إقليميًّا بعدما كانت مستوطنة زراعيّة يقطنها بعض لاجئي القوقاز وكانوا هم الذين أحيوها بعدما كانت مجرّد أطلال لمدينة فيلادلفيا القديمة، وذلك عندما قدموا إلى الدولة العثمانيّة هربًا من الاحتلال والاضطهاد الروسي القيصري بعد الحرب مع روسيا سنة ١٨٧٧م ـ ١٨٧٨م[١].

٣) حيفـا:

أصبحت مركزًا تجاريًّا بعد إنشاء الفرع الواصل بينها وبين درعا، ويمرّ بدمشق وبيسان والعفولة، وحاز هذا الفرع على ثلاثة أرباع المسافرين والشّحن أيضًا على الخط الحجازي، وتمدّدت مدينة حيفا بسرعة، وقصدها العمّال من بقيّة أنحاء سوريا، ومصر والأناضول، واستقدمت الحكومة أعدادًا من الموظفين بعدما احتاجت إليهم الإدارة نتيجة عدم كفاية الموظفين المحليين[٢]، وشهد تعداد السكان نموًّا ملحوظًا زاد عن بقيّة المدن الساحليّة، كما شهد الاستيطان الألماني وتوابعه من مدارس ومصارف ومكاتب ازدهارًا ملحوظًا[٣]، إلّا أنّه لم يصل درجة الخطر.

وتطوّر الميناء في حيفا وأصبح منافسًا لميناء بيروت الذي كان متطوّرًا أيضًا، وتحولت تجارة حبوب حوران من عكا وبيروت إلى حيفا، وكان من المخطّط أن يُبنى فيها ميناء كبير بعد مضاعفة طول المرسى، ولكن المشروع توقّف نتيجة اندلاع الحرب الكبرى سنة ١٩١٤م، ودفع وجود الميناء وسكة الحديد المستثمرين لبناء مشاغل للحلويات والملابس والخشب، وجذب تجار الخليل ونابلس وحوران إلى حيفا، وكثر بناء المخازن والمحلات التجاريّة في منطقة المحطّة، وتبع ذلك نشاط في الحركة التجاريّة، ونمتْ أحياء جديدة حول هذه المنطقة، كما شهدت المدينة تطورًا

(١) Lewis، ٢٠٠٩م، ص ١٠٧ ـ ١٠٨.

(٢) منصور، ٢٠٠٨م، ص ١٥٥.

(٣) Nicholson، ٢٠٠٥، ص ٨١.

عمرانيًّا ملحوظًا في البناء وشبكات الطرق، وتطوّر قطاع السياحة وبخاصة مع وفود الحجاج المسلمين والمسيحيين على حد سواء[١].

ويستنتج الأستاذ جوني منصور من تطوّر حيفا أنّ مستقبلًا زاهرًا كان ينتظر حيفا في عدة أصعدة أبرزها الصّعيد الاقتصادي الذي ربحته دون منازع [٢]، ولكنّ مجيء الانتداب البريطاني وفي ظله الاستيطان الصهيوني وجّه هذا التطور لخدمة مصالح الإمبراطوريّة البريطانيّة[٣]، ولخدمة مصالح الصهاينة الذين استفادوا من هذا الخطّ[٤] فوائد جمّة كان من الواجب أن تعود على أصحاب البلاد الأصليّين لو أن الأحداث اتخذت مجراها الطبيعي، ولكن ما حدث هو أنّ عددًا من قرى مرج ابن عامر الذي يمرّ فيه الخط، دمّرت ورحل سكانها بعد أن تملّكت الوكالة اليهوديّة أراضي المرج، أمّا القرى المتبقّية فلم تتمتّع بخدمات السكة كما تمتّعت بها المستعمرات الصهيونيّة[٥]، وإنّ هذا المسار الذي سارت فيه الأحداث في حيفا يلخّص الموقف الذي مرّت به كلّ بلادنا التي كانت تسير في طريق تطوّرها الطبيعي فقطع التدخل الغربي عليها هذا الطريق، وحوَّل المسار إلى طرق جانبيّة خدمت مصالحه.

ومن المناطق التي استهدفها تطوّر الخطّ الحجازي في فلسطين أيضًا مدينة بيسان التي حاول السلطان عبد الحميد إعمارها بمدّ السكة إليها، ومنح أهلها تخفيضات ضريبيّة وإعفاء من الخدمة العسكريّة بسبب عدم نجاحهم في استغلال مياه أراضيهم، ولكنّ المحاولة لم تلق نجاحًا وإن سجّلت رغبة السلطان في تنمية هذه المنطقة[٦].

(١) منصور، ٢٠٠٨م، ص ١٤٦ - ١٥٦.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ١٤٨.

(٣) نفس المرجع السابق، ص ١٢٣، ١٣٧ و ١٥٠.

(٤) نفس المرجع السابق، ص ١٦٣ - ١٦٩ - ١٧٧ و ١٨٤ - ١٩١.

(٥) نفس المرجع السابق، ص ١٧٨.

(٦) نفس المرجع السابق، ص ١٨٧.

٤) درعـا:

أصبحت محطّةً مركزيّة لسكة حديد الحجاز لأنّها تربط بين الشمال والجنوب، فبُعثت الحياة في كلّ مرافق المدينة والمناطق المجاورة لها [١]، كما زادت أهميتها بارتباطها بخطّ حيفا الفرعي، وأصبح من الممكن وصول المنتجات السوريّة إلى ذلك الميناء، ومنه إلى أقطار أوروبا، وشهدت بلدة مزيريب تطوّرًا مماثلًا إذ أن الخط أعلا من مكانتها فتطوّرت فيها مرافق اقتصاديّة عديدة رفعت من مستوى معيشته السكان [٢] .

٥) توطين العشائر البدويّة:

ويمكننا أنْ نلحق بفوائد سكّة الحجاز العمرانيّة مساعدتها على استقرار العشائر البدويّة في المناطق التي مرّت بها، وقد كان البدو من المعارضين لإنشاء السكة بسبب خطرها على عملهم في تأجير الجمال للحجاج، وهو العمل الذي يجنون منه أرباحًا بالإضافة إلى المرتبات التي تسترضيهم بها الدولة ليكفّوا أذاهم عن قوافل الحجاج، هذا بالإضافة إلى أنّ الخط الحديدي سيقلّص المساحة التي ترعى بها جمالهم، كما أنها ستساعد على نشر جنود الدولة في مناطق كان البدو يملكون السيطرة العليا عليها.

ترافق إنشاءُ سكة الحجاز مع جهود الدولة لتشجيع العشائر على الاستقرار، ولأجل ذلك قامت ببناء المخافر لحماية السكة ومراقبة سلوك البدو وتجنيد أبنائهم وجباية الضرائب منهم، ويذكر كرد علي أن الكثير من البدو سكنوا قريبًا من هذه المخافر، بالإضافة إلى تملك كثير من مهاجري الشركس الذين كانوا تائهين أراض في تلك النواحي، وبنوا فيها القُرى وأسّسوا المزارع[٣]، وكلّ هذا العمل لم يكلف أموالًا باهظة بالنسبة لغيره من المشاريع ، ويورد بني يونس جدولًا يبين فيه أماكن

(١) نفس المرجع السابق، ص ١٩٥.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ١٩٤.

(٣) علي، ٢٠٠٧م، ج ٥، ص ١٧٤.

استقرار ١٩ عشيرة في مناطق مختلفة من الأردن(١)، وقامت الدّولة بتخطيط الأراضي وتسجيلها واستخدام الجيش في فرض سيادة القانون(٢).

ويذكر محمد كرد علي من نتائج هذه السياسة أنها أدّت إلى استتباب الأمن وظهور الحياة الزراعيّة، وتحضّر قسم من البدو، ووصلت سيطرة الحكومة إلى هذه المناطق التي كانت تابعة لها بالاسم فقط (٣)، و ظهرت القرى وأماكن الاستقرار على طول الخطّ، واستصلحت الأراضي، ومارس الأهالي بعض النشاطات الزراعيّة (٤).

وإذا لم تكنْ سياسة الدولة العثمانيّة قد أنجزت كلّ طموحاتها في هذه المدّة القصيرة، فإن للمال البريطاني دورًا كبيرًا في إفساد الخطط العثمانيّة وذلك بجمع العشائر لنصرة ثورة الشريف حسين التي انضمّ البدو إليها طمعًا في السّخاء البريطاني الذي فاق تأثيره تأثير خطط العثمانيين مفعولًا(٥).

ويظهر من فوائد سكّة الحجاز أثر المنشأ الذاتي للمشاريع التنمويّة وفضله على آثار المشاريع الاستعماريّة الخارجيّة، فرغم أنّ بقيّة شبكة السكك الحديديّة بنيت نتيجة وجود مصالح عثمانيّة التقت مع مصالح منشئيها الغربيّين، فإنّ هذا التلاقي ترك آثارًا سلبيّة سأتطرّق إليها في التقويم، إلّا أنّ سكة الحجاز كانت مشروعًا عثمانيًّا خالصًا نشأ بدوافع محليّة، ولهذا لم يكنْ له آثار سلبيّة كغيره من المشاريع.

رصدتِ الدّولة العثمانيّة أوقافًا عديدة ومتفرّقة في بلاد الشام وتركيا وألبانيا لضمان استمرار السكة وأدائها واجبها(٦)، ولم يكن من أهداف السكة الحصول على الأرباح

(١) بني يونس، ٢٠٠٠م، ص ١٦٨ – ١٦٩.
(٢) نفس المرجع السابق، ص ١٦٢ – ١٦٣.
(٣) علي، ٢٠٠٧م، ج ٥، ص ١٧٧.
(٤) الشوابكة، ١٩٨٤، ص ١٩٢.
(٥) بني يونس، ٢٠٠٠م، ص ١٦٧.
(٦) منصور، ٢٠٠٨م، ص ١٣٩ – ١٤٠.

الماديّة من هذا الخط كما جاء في الوثائق الهاشميّة العائدة للملك عبد الله (الأول) بن الحسين[١]، ومع ذلك فقد حقّق الخط أرباحًا ماليّة إضافةً إلى العمران والازدهار اللذيْن صنعهما، وبلغت أرباحه سنة ١٩١٣م ٨٢ ألف جنيه إسترليني تقريبًا[٢].

شهادة الوثائق الهاشميّة التي قاد صاحبها ثورة ضدّ الدولة العثمانيّة يمكن وضعها إلى جانب تأييد معارضي السّلطان عبد الحميد مشروع السكة رغم عدم تأييدهم صاحب فكرتها، ومنهم الشيخ محمد رشيد رضا الذي ظلّ محتفظًا بحماسه لها حتى بعد تحوّل موقفه من السلطان بل بعد نهاية عهده أيضًا، فوصفها سنة ١٩١٥م بأنها من أكبر الحسنات، على علمنا بما هناك من الأقوال والظّنون والنيات أي أنّ الشيخ لم يغب عنه ما يقال عنها، ومن ذلك ما قاله بنفسه عن الأغراض العسكريّة للدولة في الجزيرة العربيّة، وما قاله مؤلّفون آخرون بعد زوال الدولة وجعلوا من هذه الأغراض مطعنًا في العثمانيين، فهو كان يرى الموقف من زاوية أخرى رغم موقفه العام المعارض للسلطان مشددًا على أنّها (أي السكة) مأثرة عظيمة للسّلطان في البلاد العربيّة، وهو ما يوضح أن دعم المنار لهذا المشروع كان دعمًا مبدئيًّا مبنيًّا على قناعة بجدواه في مقاومة أطماع القوى الأوروبيّة في الدولة [٣].

ومن معارضي السلطان الذين أيّدوا مشروعه الحجازي محمد كرد علي الذي لم يبخل على السلطان بأوصاف الجهل والحسد والإفساد وغير ذلك، ومع هذا أطرى مشروع الحجاز بما وسعه من ألفاظ المدح والتأييد، بل تأسّف على خلع السلطان رغم أنّه معارض له، لأنه رأى خلعه يؤثّر سلبًا على إتمام المشروع العظيم والذي وصفه أيضًا بـ العمل الكبير و الجليل وتمنى أن تنهض البلاد العربيّة من كبوتها فيقوم أبناؤها بإتمام هذا المشروع الحيوي [٤]، واعترف بفضل الجنود العثمانيّين الذين

(١) البخيث، ١٩٩٦م، ص ٤٠٠.

(٢) منصور، ٢٠٠٨م، ص ٩٧.

(٣) المـــلا، ٢٠٠٨م، ص ١٢٦.

(٤) علي، ٢٠٠٧م، ج ٥، ص ١٧٩.

يدين الخطّ بإنشائه لهم لأنهم بذلوا جهودًا عظيمة ونفوسًا كريمة في هذا السبيل، كما أيّده معظم الناس الذين رأوا الإعانة في إنشائه من أعظم القربات ، ورأى المؤلف أنّ إصلاح هذا الخط أمر ضروري حيويّ بالنسبة للأقطار العربيّة لأنه مع فروعه من أكبر العوامل لإنعاش التجارة في الأرض التي تمرّ بها ويتّسع نطاق العمران والتحضير في الصحاري والسهول العربيّة ويستنتج قائلًا إنّ الخطّ ثمرة جهود الأمّة الإسلاميّة، ومأثرة غرّاء من مآثرها الخالدة في هذا العصر، عصر النور والعرفان [١].

أقوال هؤلاء المعارضين للدّولة والسلطان تردّ على الأقوال التي ظهرت فيما بعد وادّعت أنها كشفت حقيقة النّوايا العثمانيّة للسيطرة على بلاد العرب بهذا الخطّ الحديدي، مع أنّ السّلطان عبد الحميد نفسه لم يخفِ اهتمامَه بالفوائد العسكريّة لسكّة الحجاز[٢]، ولكنّه لم يجعلها همّه الوحيد وليس من الإنصاف التشكيك في نوايا البشر لتشويه أفعالهم، وبخاصّة عندما تكون الأفعال ذات نتائج حسنة، ويتعجّب الدكتور عبد العزيز الشناوي من مواقف هؤلاء: إذا امتنع عبد الحميد عن إدخال السّكك من البلاد العربيّة رماه خصومه بالجمود والرجعيّة والتخلف، وإذا أدخل بلاده عصرَ البخار في وسائل النقل باستخدام السكك الحديديّة اتّهمه المتحاملون عليه برغبته في خنق الحريات والتّنكيل بالأحرار ودعاة الإصلاح [٣]، ويردّ على هذه التهمة الأخيرة بقوله إنها تعني إلغاء العقول وتوقف التقدّم، وربط كلّ إصلاح عمراني بهدف عسكري هو سحق ثورات قد تنشب وقد لا تنشب [٤]، وأتساءل أيضًا لماذا مازال العربُ يحلمون بإعادة السّكة بعد زوال الدولة العثمانيّة؟ وهل لو قامت الدّول العربيّة بالاتفاق على إحيائها ثانية ستقذف في وجوههم هذه التفسيرات التعسفيّة أيضًا ويُقال

(١) نفس المرجع السابق، ج ٥، ص ١٨٤.

(٢) السلطان عبد الحميد الثاني، ١٩٧٩م، ص ١٠٦.

(٣) الشناوي، ١٩٩٧م، ج ٣، ص ١٣٤٠.

(٤) نفس المرجع السابق، ج ٣، ص ١٣٣٩.

إنها تريد التعاون على سحق ثورات قد تنشب مثلًا؟ ثمّ يجيب الدكتور الشناوي على فرض وجود الهدف العسكري بقوله: فلا تثريب عليه (أيْ على السلطان) في ذلك، لأنّ المحافظة على سلامة وأمن الممتلكات العثمانيّة في مقدمة واجبات السلطان (١)، ويتابع حديثه عن الزّعم بأنّ السلطان لم يستهدف من مدّ الخطوط الحديديّة إدخال بلاده عصر البخار الذي دخلته أوروبا من قبل، ولكنّه أراد تحقيق غرض آخر هو سحق الثّورات: ومع ذلك فنحن نفترض أنّ هذا الزعم صحيح، فإنّ من الواجبات الأولى للحاكم في ظروف ذلك العصر، أن يعمل على المحافظة على ممتلكات دولته، وقد فعلت ذلك بريطانيا وفرنسا وروسيا والنمسا والمجر وغيرها، ولم يكن مطلوبًا من عبد الحميد أن يعمل على تفتيت دولته وتصفية ممتلكاتها (٢).

لقد عاصر رشيد رضا وكرد علي بناء السّكة وأداءها، وشاهدَا ذلك عن كثب، ولم تكن هذه التفسيرات التعسفيّة التي ظهرت فيما بعد من ضمن مآخذهم على الدولة رغم كونهما من المعارضين، بل إنهما رأيا فيها أداة إيجابيّة في وجه أطماع الغربيين، ولهذا فإنّ المعارضة بأثر رجعي لا تضع الحوادث في سياقها الطبيعي الذي عاينه معاصروها، ومن ذلك أنّ صحيفة المنار نظرت إلى وصول سكّة الحجاز إلى اليمن من خير المشروعات النافعة لبلاد العرب عامّة، وللدّولة خاصّة.. ولا سيّما بعد أن صار البحرُ الأحمر مزدحمًا لعدّة دول أجنبيّة وقد كان من قبل بحيرة عثمانيّة (٣)، هذا مع العلم أنّ هذا الكلام كتب في سنة ١٩٠٨م عندما كان الشيخ رضا معارضًا للسّلطان عبد الحميد، أما عمّن كان يؤيد الدولة والسلطان فلم يكن يرى عيبًا في الفوائد العسكريّة للسكة، ولم يرَ فيها تشويهًا لنوايا الدولة، ومن أمثلة ذلك ما كتبه محمد عارف الحسيني حين جعل وصول الإمدادات والتجهيزات العسكريّة الفائدة الثانية

---

(١) نفس المرجع السابق، ج ٣، ص ١٣٥٩.
(٢) نفس المرجع السابق، ج ٣، ص ١٣٦١.
(٣) منصور، ٢٠٠٨م، ص ٩٣.

بعد فائدة الحجّ من فوائد الخطّ التي يبلغ عددها عشر فوائد في نظره، وكتب ذلك في سنة ١٩٠٠م، وكان معبّرًا عن رأي مؤيدي الدولة[١].

ارتبطت سكّة الحجاز بفكرة الجامعة الإسلاميّة التي تبناها السلطان عبد الحميد، ولهذا كان من الطبيعي- وليس من المقبول- أن تتراجع أهميتها عند الحكّام الجدد للدولة العثمانيّة بعد عزله، وذلك لأنّ أولويات قادة الاتّحاد والترقي اختلفت عن السّابق كما اختلفت نظرتهم وسياستهم، ولم تكن فكرة الجامعة إلّا سلمًا مؤقتًا حاولوا استخدامه في فترات حرجة، وكان عهدهم بداية التفتت القومي في دولة الخلافة.

وبعد اندلاع الحرب الكبرى (١٩١٤م) وقيام الثورة العربيّة (١٩١٦م) تعرّضت السكة لخطر آخر جاء من الشّق العربي في الدولة العثمانيّة عندما قامت القوات العربيّة بعمليات تدمير استهدفت تعطيل الخطّ، وكان ذلك بتوجيه من الضّابط البريطاني لورنس الذي قادَ هذه العمليات بدعم مباشر من الحلفاء، ومازالت آثار الجريمة ماثلةً إلى اليوم تشهد على حقيقة التّحضر الذي جلبه الغربي لنا حين دمّر منجزاتنا، و مع ذلك فإن القسم الأكبر من التدمير لحقَ بالمباني الملحقة بالسكة كالمحطات والجسور جنوب عمّان بالإضافة إلى بعض النقاط في القضبان الحديديّة التي يسهل إصلاحها، أمّا القاطرات والمركبات والآلات فإن جودتها، كما يذكر كرد علي في زمنه، وصلت حدًّا يندر وجودُه لدى أغنى الشركات في البلاد التي دخلت الحرب[٢].

وبعد نهاية الحرب جاء دورُ كيانات الانتداب والتجزئة لتتقاسم إدارة الخطّ، وترثه ضمن ما ورثته من أملاك الدولة العثمانيّة، وكان الخطّ في العهد العثماني يحظى بميزانيّة خاصّة ومستقلّة عن ميزانيّة الحكومة لأنه وقف إسلامي تديره لجنة عليا خاصّة من العاصمة استانبول، ثمّ انتقل إلى إدارة الأوقاف[٣].

---

(١) نفس المرجع السابق، ص ٩١.
(٢) علي، ٢٠٠٧م، ج ٥، ص ١٨١.
(٣) نفس المرجع السابق، ج ٥، ص ١٨٠.

طرأ التّقسيم على بلادنا بعد انتهاء الحرب واتّفاق الدّول الكبرى على توزيع غنائمها، وكان من طبيعة الارتكاس نحو التجزئة أن يُدمَّر مشروع شرط وجوده الوحدة كسكة الحجاز، فأصبح الخط يمتدّ في أقاليم أكثر من كيان سياسي، فما وقع في فلسطين أحالته السّلطات البريطانيّة إلى شركة الخطوط، وما وقع في القطر السوري تسلّمته الحكومة العربيّة وحاولت إعادة تسْييره مع الجزء الواقع في الحجاز تحت سلطة حكومة الشريف حسين، ولكنّ التّسيير لم يكن منتظمًا بسبب الدّمار الذي لحق بالخطّ، وحاجته إلى الترميم والإصلاح، ولما قُضيَ على حكومة دمشق العربيّة وغادرها الملك فيصل تسلّمته الإدارة الفرنسيّة وأبقته على حاله، ثمّ تقاسمت بريطانيا وفرنسا الخطّ في معاهدة سيفر التي فرضت على ما تبقّى من الدولة العثمانيّة[١]، وعانى من سوء الإدارة البريطانيّة واستغلال أفرادها وإهمالهم[٢]، وحاول الشّريف حسين في تلك الفترة إعادة الحياة للسكة ووصلها بإمارة ابنه المستحدثة في شرق الأردن، وألّف لجنة لهذا الغرض سنة ١٩٢٢م وتبرع لها بأربعة آلاف جنيه مصري، وكان ما دخل عليها من واردات من الإعانات والرسوم أربعة آلاف أخرى، وهو مبلغ لم يؤدّ الكثير لأن الحاجة كانت تتطلّب مائة ألف جنيه، وفي هذا دلالةٌ واضحة على مدى التحول الكبير الذي طرأ على المنطقة، فبعدما كان الخليفة العثماني يستنفر العالم الإسلامي كلّه لبناء هذه السكة من العدم لم يعدْ بإمكان الخليفة العربي الذي عين نفسه ولم يعترف به أحدٌ حتى حلفاؤه؛ أن يجمع مالًا للترميم وحده، ومع ذلك فقد سار الخط بصفة مؤقتة وجمع أرباحًا من النقل بلغت ٤٠ ألف جنيه[٣]، إلى أن توقّفت الأجزاء الحجازيّة كليًّا منذ سنة ١٩٢٥م[٤].

---

(١) Nicholson، ٢٠٠٥، ص ١٦٩.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ١٧٠.

(٣) علي، ٢٠٠٧م، ج ٥، ص ١٨٣.

(٤) Nicholson، ٢٠٠٥، ص ١٨٣.

وفي تركيا الحديثة أصبح الخطّ خاضعًا لحسابات المنفعة لدى الكماليّين، إذ رفضوا في البداية معاهدة سيفر وتمسّكوا بكوْن الخطّ ملكًا للسّلطان العثماني خليفة المسلمين، ولكنهم تراجعوا وأدْرج الخطّ ضمن التعويضات المفروضة على المهزوم في الحرب، وثبت ذلك بقرار عصبة الأمم المعروف بقرار بوريل[١]، وهذا دليل آخر على التحوّل الجذري الذي أصاب المنطقة إذا أصبحت مواردها بصفتها أمّة واحدة تتقاسمها كيانات متنافرة ترى فيها غنيمةً لمصالح ضيقة، ويعود المكسب الحقيقي في النهاية للمستعمر الخارجي، وهو واقع يلخّص ما جرى في معاهدة لوزان (١٩٢٣م) على الدولة العثمانيّة كلها إذ تخلّت تركيا الكماليّة عن أراضي العثمانيين مقابل الحصول على استقلالها، وبهذا أصبحت قيمُ التجزئة هي السّائدة، وكلّ طرف من الجماعة الواحدة السابقة يفصل مصيره عن مصير إخوانه، ويظنّ أنّ الخلاص بعيد عنهم، ويتعامل مع العالم بصفته الفرديّة غير آبهٍ بالبقيّة مما أفقدهم جميعًا القوة وتركهم ضعافًا مشتّتين في وجه القوى الغربيّة الماحقة، ولا عجب فيما نتج عن هذه المعاهدة من بنود ظاهرها إيجابيّ لتركيا، فقد عقدت في ظلّ خوف غربي من غزوٍ تركي للبلقان بعد الانتصارات التي حققها الكماليون في الأناضول[٢]، وجاءت هذه المعاهدة لتجهض أيّ محاولة إحيائيّة ولتحافظ على مكاسب القوى الغربيّة في المنطقة مقابل تنازلاتٍ هامشيّة لا تؤثّر على المجرى العام للمشروع الاستعماري الغربي.

وبحلول نهاية العشرينيّات عاد العملُ بصورة ثابتة إلى الأجزاء الشاميّة من السكة في ظلّ الانتدابات التي هيمنت على بلاد الشام[٣]، ورغم الفوائد الكثيرة التي جناها الاستيطان الصهيوني في فلسطين من سكة الحجاز في عهد الانتداب البريطاني بالرغم من أن مدّه في الأساس لم يكن لهذه الغاية بتاتًا [٤]، قام الصهاينة بنسف مجموعة من مرافق الخطّ ضمن ثورتهم على سلطات الانتداب في سنة ١٩٤٦م، أما بعد رحيل

---

(١) نفس المرجع السباق، ص ١٦٩.

(٢) New Standard Encyclopedia، ١٩٩٩م، ج ١٠، ص ١٠١ L-.

(٣) Nicholson، ٢٠٠٥، ص ١٧٣.

(٤) منصور، ٢٠٠٨م، ص ١٩٨.

الاستعمار عن معظم البلاد العربيّة وبعدما ورثت دول الاستقلال والتّجزئة هذه البلاد، اتّفقت سوريا والأردن والسعوديّة في سنة ١٩٤٧م على المحافظة على الخطّ بصفته وقفًا إسلاميًّا غير قابل للتجزئة، وعلى الأطراف المعنيّة إعادة جميع حقوقه وممتلكاته[١]، وتكوّنت لجنة في سنة ١٩٤٨م من الدول الثلاث لإعادة بناء الخط ووقّع الاتفاق بهذا الشأن في سنة ١٩٥٥م، ومنح الامتياز لشركات بريطانيّة، وبهذا عهد البناء مرّة ثانية لمن قام بالتدمير أولًا! وبدأ العمل سنة ١٩٦٦م وكان من المتوقّع أن يتمّ بعد سنتين ولكنه تأخّر وأدّى ارتفاع نفقات الإنشاء وحلول وسائل نقل بديلة كالطيران والطرق المعبّدة إلى تعليق العمل إلى سنة ١٩٨٠م حين قامت عمليّة تقويم شاملة للخط، ولكن دون نتيجة عمليّة [٢].

وتجدر الإشارة هنا إلى أنّ قلّة الأموال لم تكنْ سببًا في إعاقة إتمام المشروع، إذ جاء في الأوراق الهاشميّة أن الرّسوم التي كانت تدفَع للخطّ استمرّ استيفاؤها في عهد دول الاستقلال في كلّ من سوريّة والأردن والسعوديّة مدّة طويلة دون أن تدفع للخطّ، ولو حصرت المبالغ التي دخلت خزانات الحكومات الثلاث منها لكانت كافية لإصلاحه وإعادة تسييره [٣]، وبهذا نرى أنّه بعد عهد الخلافة تعذّر إتمام المشروع مرّة في عهد الشريف حسين حين توفّرت الإرادة ولم يتوفّر المال، ومرّة في عهد الاستقلال والتجزئة حين توفّر المال ولم تتوفّر الإرادة، ولو تدبّرنا لوجدنا الأمر يعود في جميع الأحوال إلى انهيار المركز الموحّد الذي يتّخذ القرار، وتبعثر المراكز التي ينظر كلّ منها إلى جيرانه بريبةٍ وشكّ، ومن المتيقن أنّه لو توفّرت للخلافة الإمكانات النفطيّة التي كانت مخزونة في باطن الأرض على مقربةٍ من سكة الحجاز[٤]، لصنعت بها إنجازات أكبر من مجرد بيعها وإهدار ثمنها كما تفعل دول التجزئة، ولنال خطّ الحجاز وبقيّة

(١) البخيت، ١٩٩٦م، ص ٤٠٠.
(٢) Nicholson، ٢٠٠٥، ص ١٧٥-١٧٧.
(٣) البخيث، ١٩٩٦م، ص ٤٠١.
(٤) Nicholson، ٢٠٠٥، ص ٣٧.

شبكة السكك الحديديّة نصيبًا من هذه الطّاقة الحيويّة التي كانت تنقصه عندما تمّ بناؤه كما يذكر نيكلسون.

هذا عن حالة السّكة الإجماليّة، أمّا عن حالة القسم الشمالي فكانت أحسن حظًّا إذ أضيفت فروع في كلّ سوريا والأردن للسّكة الأصليّة، وذلك لأجل خدمات محليّة، وفي يوم ٧/ ١١/ ٢٠٠٨، أي بعد مائة سنة من افتتاح خطّ الحجاز، وصلت أوّلُ رحلة من عمّان إلى دمشق، بعد انقطاع لمدّة سنوات وذلك بعد الرحلة التي سارت من دمشق إلى عمّان قبلها في شهر أغسطس احتفالًا بمئويّة السكة، لتسير بعد ذلك رحلات منتظمة بين عمَّان ودمشق[١].

وبهذا نرى أنّ هذا المشروع الضّخم الذي كان موردًا لأمّة الإسلام كلها أصبح ضحيّة لدول الاستعمار التي قسّمته فيما بينها تبعًا لمصالحها ثمّ نهبته أو أهملته، أو حتى دمّرته، لترث دول التجزئة فيما بعد هذا الصرح وتحوّله إلى ضحيّة لسياسات العجز وضيق الأفق والتّناحر التي هي من طبيعة تكوين هذه الدول، ولهذا رضي الاستعمار والمستعمرون بوجودها، وتحوّل الإنجاز الذي أقامته دولة الخلافة فعلًا إلى حلم يقظة تراه الأمة اليوم في متاحف سكة الحجاز في كلّ من سوريا والأردن وفلسطين والسعوديّة وتركيا، وإلى أمنية تراود خيالها عند الاحتفال بذكراها كما حدث في الذّكرى المئويّة الأولى لتشغيلها في ٢١/ ٨/ ٢٠٠٨[٢]، بعدما أصبح هذا الإنجاز الكبير مجرّد أمل ذاوٍ، وحلم خبَا للسّلطان عبد الحميد الثاني آخر سلطانٍ عظيم للإمبراطوريّة العثمانيّة[٣]، وهو وصفٌ ينطبق على كلّ آمالنا وأحلامنا الكبيرة التي خبت في ظل الاستعمار والتجزئة، فقصة هذا التّدهور في حال سكة الحجاز تلخّص حال أمتنا بمواردها وثرواتها وإنجازاتها وما كانت تحلم بتحقيقه لنفسها، عندما داهمها عصر الانتداب والاستعمار والحماية، ثمّ عصر الاستقلال والتجزئة

(١) صحيفة «الوطن» الكويتيّة، ٧/ ١١/ ٢٠٠٨، الصفحة الأخيرة.

(٢) الخضر، ٢٠٠٨.

(٣) Nicholson، ٢٠٠٥، ص ١٧٨.

بعد دولة الخلافة، فانتقلت من إرادة الصّعود التي كانت تغالب بها ظروف العصر المعاكسة، إلى هبوط ساير هذه الظّروف، ومشى في ركابها وتنازل حتّى عن آخر دفاعاته.

إنّ في قصّة سكة الحجاز درسًا بليغًا عن شعارات الحضارة التي رفعتها دول الغرب في تزاحُمها على احتلال الشّرق واستعماره، وذلك حين ادّعت أنّها تريد جلب الحضارة والمدنيّة لهذه المنطقة المتخلفة، وأن هذه المهمّة هي واجب في عنق الأمم المتمدّنة لتنشر العمران وتزيل التخلف، وحين زعمت أنّ ما أدّته هذه الأمم في الشّرق لا يخرج عن تنفيذ هذا الواجب الذي لا يرتبط بمصالح ذاتيّة بل هو مهمّة نبيلة تقوم بها هذه الأمم لمصلحة الآخرين.

والمتأمّل في قصّة المشروع الحجازي وما فيها من معارضة ثمّ محاربة غربيّة، يقف على زيف هذه الادعاءات السّابقة ودجلها وكذبها، فرغم حيويّة المشروع لأهل الشّرق والمسلمين عامة، وقفت دول الغرب ضدّ تحقيقه منذ البداية، وحاولت عرقلته بما استطاعت من وسائل ثمّ دمّرته فعليًّا، وهذا يوضّح الواضح: أنها لا تراعي مصالحنا عندما تنفصل عن مصالحها، وأنّها كانت تغرّر بالمسلمين بدعوى تلاقي المصالح، والمتتبّع سير الحوادث لا يخفى عليه أنّ أمم الغرب لم تفعل إلّا ما يخدم مصالحها الذاتيّة، وأنّ مبدأ تلاقي المصالح لم يخدمنا إلّا في لحظات انتقاليّة وما لبثت أنِ انقلبت علينا حينما أتت لحظات الحسم والقرار النهائي.

علينا أنْ نعترف أنّ اختلاف المصالح بل تناقضها هو الحال السّائد بيننا وبين الغرب، وذلك لأن اختلاف الأمم ومواقعها وعقائدها وظروفها يحتّم هذا التباين في المصالح، وتطور الأحداث منذ بداية احتكاكنا بالغرب يؤكّد أنّ ما حدث ويحدث لا تحرّكه مصالحنا بل مصالح الغرباء، والعجيب بعد ذلك أن يلبس علينا بهذه الشّعارات من تطابق المصالح فنسلّم قيادَنا تحت هذه الدّعاوى ونحارب أنفسنا بجهلنا ونصدق أكاذيب الآخرين عن حرصهم علينا في نفس الوقت الذي يدّعي فيه هؤلاء حملَ لواء الحضارة والعقل والعلم والإنسانيّة ولا يرون من كلّ هذا إلّا ما يخدم مصالحهم، وما

كان نابعًا من حاجاتهم، أمّا الآخرون فليس لهم سوى التبعيّة وتطويع أنفسهم للقبول بأنّ مصالح الغرب هي مصالح العالم كله.

ومتابعة تاريخنا منذ ذلك اليوم الذي بدأ فيه الاحتكاكُ بالغرب إلى يومنا هذا تؤكّد استمرار هذه الرؤية الغربيّة، فبلادُنا محرّم عليها تحقيق مصالحها كما تراها، وممنوعٌ عليها امتلاك ناصية الوسائل العصريّة العلميّة لتحقيق نموّها الذاتي وتطوّرها الخاص، وأي خروج عن هذه القاعدة يقابل بحربٍ غربيّة ضروس لا تعدم حججًا وذرائع تبرّر هذه التدخلات، ومهما كانت هذه المبرِّرات واهية الأركان فإنها تجدُ مَن يسمع لها ويسير في ركابها من غوغاء دول العالم.

إنّ مصالحنا كما يراها الغرب أنْ نظلّ على أطرافه مموّلين صناعاته ومسوقين منتجاته، وبذلك نحصل على المال الوفير من تزويده بالمواد الأوليّة ونحصل أيضًا على الحضارة من شراء منتجاته، أمّا أن نحاول الاستفادة من إمكاناتنا وتصنيع حاجاتنا وتقوية موقفنا؛ فهذا ما يقع خارج إطار المقبول أصلًا، ويقودنا هذا إلى التساؤل: إذا كان الغرب معاديًا لمشاريع تطوّرنا، كما ظهر من تعامله مع سكة حديد الحجاز، وكما سيظهر من مواقف أخرى تجاه مشاريع مشابهة؛ فماذا نقول عن المشاريع التي أقامها في البلدان التي وقعت تحت الانتداب؟

والإجابة عن هذا السّؤال ليست صعبة ولا عسيرة، وتنطلق من واقع هذه المشاريع التي لم يكن القصد منها ما وردَ في قرارات الانتداب التي أصدرتها عصبة الأمم بأسلوبٍ مثالي وشاعري، بل كان القصد منها تحقيق مصالح الدول الاستعماريّة نفسها، والتي كانت تفرق تفريقًا واضحًا بين المركز و الأطراف ، وما كان يصيب الأطراف من فوائدَ فهو عرضي وليس مقصودًا لذاته، ولهذا لم تمسّ التّطويرات الاستعماريّة جوانب الحياة التي لم يكنْ للدول المنتدبة مصلحةٌ فيها، كما لم تؤدّ مشاريع الانتداب المنجزة فعلًا للبلدان المتخلفة ما أدته للدول الاستعماريّة لأنها لم تكن خططًا شاملة لتطوير تلك البلدان؛ بل كانت أجزاء من خطط للغرب الاستعماري نفسه قصد منها دعم

التطوّر الغربي وحده، وهذا ما حدث بالفعل، فلم تكن النتيجة النهائيّة تطوير البلاد المتخلفة بل إفادة الدول الاستعماريّة مما أثبت أنّ النوايا تؤثر في الأفعال.

ولو نظرنا إلى عموم المسألة لرأينا أنّ المصالح الاستعماريّة المناقضة لمصالح أهالي البلاد التي حكمها الاستعمار هي التي حكمت مسارَ الأحداث منذ البدايّة حين قسّمت المنطقة الواحدة إلى مناطق نفوذ وفق توزيع المصالح بين الدول الكبرى، وذلك في تضاربٍ واضح مع مصالح بلادنا أولاً ومع رغبات سكانها الذين اعترضوا على هذا التقسيم بكلّ قواهم ثانيًا، ومع ما يفعله الغربيّون في بلادهم حيث يرفضون تقسيمها ومحاولات الانفصال عنها، ثالثًا، وهذه الإشارة الأوليّة التي جاءت مِن تقسيم وتجزئة بلادنا كانت مؤشّرًا واضحًا لما سيحكم سير الأحداث بعد ذلك، وأنّه لن يكون بحالٍ من الأحوال متّفقًا مع مصالح أهاليها المرتبطين بأواصر وثيقة، وأن مصالح المستعمرين الغرباء هي التي ستسير الأمور في هذه البلاد.

ولو اتّخذنا مدينة حيفا نموذجًا للدراسة، نجد أنّها كانت مسرحًا لتطورات ملحوظة في عهد الانتداب البريطاني، كما كانت موضعَ اهتمام في العهد العثماني، وقارنا بين التطوّرين، لوجدنا أن تطورات العهد الانتدابي نتجتْ عن إنشاء معامل تكرير النفط[١] التي ارتبطت عضويًّا بالمصالح النفطيّة البريطانيّة، كما كان إنشاء ميناء حيفا في عام ١٩٣٢[٢] سببه مصالح الإمبراطوريّة، وكوْن المدينة ملتقى الخطوط الحديديّة[٣] اللازم لمواصلاتها واتّصالاتها[٤]، وبخاصّة في زمن الحرب[٥]، ويقول الأستاذ جوني منصور بكلّ وضوح إنّ القرار البريطاني بإنشاء الميناء كان نابعًا من

(١) منصور، ٢٠٠٨، ص ١٢٥.
(٢) نفس المرجع السابق، ص ١٢٥.
(٣) ص ١٥٠.
(٤) ص ١٣٦.
(٥) ص ١٢٦.

منطلقات استعماريّة صرفة دون الأخذ بعين الاعتبار أي مصالح محليّة في فلسطين [١]، والجدير بالذكر هنا أنّ الدولة العثمانيّة كانت قد خططت لبناء ميناء في حيفا يتفوق على ميناء بيروت المزدهر أصلًا آنذاك، وخطتْ خطوات وفق إمكاناتها التي عجزت عن العمل المزدوج في السكة والميناء معًا ولكنّها استمرّت إلى أنْ كانت المحاولة الأخيرة عام ١٩١٤ التي أوقفتها الحرب الكبرى التي اندلعت في ذلك العام[٢]، أمّا التطوير البريطاني لسكك الحديد فسببُه المصالح الكبرى للإمبراطوريّة البريطانيّة في تطوير الاتصالات وتسهيل التحركات العسكريّة، ودعم أركان السلطة الانتدابيّة بالإضافة إلى تغطية نفقات الإدارة في فلسطين وفتح المنطقة لتسويق البضائع البريطانيّة [٣].

وكانت مصالحُ الاستيطان اليهودي الصهيوني في مقدّمة أولويات الإدارة الانتدابيّة التي جعلت من فرع حيفا- درعا لسكة الحجاز شريانًا لتغذية الحياة الصهيونيّة في مرج ابن عامر[٤]، ومنعت فوائده عن القرى العربيّة فيه، بل لقد دُمّر عددٌ كبير منها، ورُحّل سكانها بعدما ملكت الوكالة اليهوديّة أراضيها[٥].

وليس هنا موقع مناقشة التطوير الاستعماري وتوابعه جميعًا، بل المقصود فقط مقارنة أحد مواقع هذا التّطوير المرتبط بمشروع كبير هو سكة الحجاز، وللمناقشة الكاملة موقع آخر، ولكننا نستخلص مما جرى من تطوير في حيفا أنّ التطوير العثماني سبق التطوير الاستعماري وكان جزءًا من تطور شامل شهدته المنطقة واشتركت فيه بمصير واحد فرضته الحتميّة الجغرافيّة التي تجعل ما يحدث في قُطر يؤثر على بقيّة الأقطار، فلم يكن التطوير العثماني ذا دوافع استعماريّة ولم يكن له أن يكون كذلك، وأوضح ما يدل على هذا مجرد النظر في تشابه الأحوال بين مختلف أقطار الدولة

---

(١) ص ١٥٠.

(٢) ص ١٤٩.

(٣) ص ١٣٦.

(٤) ص ١٣٧.

(٥) ص ١٧٨.

العثمانيّة وعدم تميز مركز عن أطراف ، ولم تستفد المصالح في النهاية في قُطر واحدٍ فقط على حساب بقيّة الأقطار، واشترك الجميعُ في الفوائد كما توزّعت المصائب على الجميع، وهذا ما أسمّيه وحدة المصير التي تنفي النيّة الاستعماريّة وتختلف عنها، أمّا التطوير البريطاني الاستعماري فكان جزءًا من خطّة متكاملة لصالح المركز وحده، ولهذا عادت النّتيجة بالفائدة على المصالح الكبرى التي تقاسمت بلادنا وسلمت حيفا وما حولها إلى الصّهاينة لتصبّ في جيوبهم وحدها كلّ مظاهر التطور التي ادّعى الانتداب أنه يمنّ بها علينا، ولينتهي السّكان الأصليون الذين جاء الإنجليز لتمدينهم ونشلهم من تخلّفهم إلى الغرق في بحار اللجوء والتشرد والبؤس والفقر والقتل أيضًا، ولتنكشف أمامهم حقيقةُ الحضارة التي أتى بها المستعمرون.

وقد عقد الأستاذ جوني منصور مقارنة بين سكك الحديد الاستعماريّة وسكة حديد الحجاز فقال إن الخطوط الحديديّة لم تُمدّ حسب التخطيط الاستعماري لخدمة السكان المحليين (الأصليين) إنما لخدمة الحركة التجاريّة وكلّ نشاط اقتصادي آخر، لم يكن بإمكان السكان المحليين الاستفادة كثيرًا من الخطوط الحديديّة في المرحلة الأولى (أي قبل الاستعمار) والثانية (في بداية الاستعمار) لكونهم اعتاشوا على الزراعة في الأساس، لكن بمجرّد النجاح في تحويل الزراعة المحليّة إلى زراعة تصدير (وهو ما عنى زوالَ الاكتفاء الذاتي كما مرّ) تطورت شبكات المواصلات....

كان من المفروض أن توفّر السكك الحديديّة نوعًا من التقدم والتطور للسكان، إلّا أنّ هذا لم يتوفر لأن هذه الخطوط مدّت برؤية كولونياليّة صرفة، باعتقادنا أنّ الخطّ الحديدي الحجازي هو من نوع مختلف عن هذه الرؤية رغم ما شابه من رؤية استعماريّة ألمانيّة هدفت تسويق منتجات ألمانيا كما يرى الأستاذ منصور، ويضيف إنّ القطار قام بتحقيق منجزات اقتصاديّة وإداريّة واجتماعيّة في الدولة العثمانيّة، وبتحرير القرى والتجمعات السكنيّة مِن عزلتها الجغرافيّة والاقتصاديّة، وبدء مرحلة جديدة من تكوين ذاتي ، ويستدرك بالقول إنه من الصحيح أنّ هذه المرحلة جاءت بطيئة

ومتأخّرة في الدولة العثمانيّة، إلّا أن ثمارها بدأت تُقطف مع مرور الزّمن [١]، ويستنتج قائلًا في نهاية البحث إنّه لو قيّض للدولة العثمانيّة العيش عقدًا إضافيًّا من الزمن لكان لهذا الخطّ (الحجازي) دورٌ بارز في نقل المناطق الفلسطينيّة إلى مرحلة متقدّمة ومتطورة اقتصاديًّا في الأساس وكذلك سكانيًّا واجتماعيًّا، إلّا أنّ دور ووجود الدولة العثمانيّة لم يقرّره هذا الخط إنما ضعفها وتهافت وانقضاض الدول الاستعماريّة عليها لاقتسام تركتها، كان العامل المركزي والأساسي في زوالها [٢].

ومن العجيب بعد كلّ ذلك أن تظلّ بلادنا تقع في فخ المصالح الاستعماريّة، حيث تجرأ الكيان الصهيوني على سرقة فكرةِ سكة الحجاز وطرح إنشاء سكة مشابهة يكون الصهاينة هم القيّمين عليها في سبيل فرض هيمنتهم على المنطقة وتقسيمها، فقد جاء في خبر في شهر نوفمبر ٢٠١٨ أنّ وزير النقل الصهيوني تجرأ وقدم إلى دول الخليج في مؤتمر النقل الدولي الذي عقد في مسقط «مشروع سكك حديد يحمل اسم «سكة حديد السلام»، يربط دولَ الخليج بإسرائيل مرورًا بالأردن» وهي نفس البلاد التي عارض حكّامها من قبل مدّ سكك الحجاز وبغداد في أراضيهم حفاظًا على «استقلالهم»، وها هم اليوم يتلقّون الإملاءات الصهيونيّة دون القدرة على مجرد التفوه بالاعتراض رغم السّجل الصهيوني الحافل بمشاريع التدمير والتخريب والهيمنة على المنطقة، فمنطق الصهيونيّة الخادع يقول إنّ «هذه الخطة منطقيّة، وهي فوق الخلافات السياسيّة والأيديولوجيّة»[٣]، فهل ستنجح سكة الاحتلال حيث أخفقت سكة الإعمار؟

ح) سكّة حديد بغداد:

وهي الجناح الآسيوي لسكة حديد برلين- بغداد التي كان جناحها الأوروبي (قطار الشرق السريع) قد ربطَ استانبول بعواصم أوروبا بواسطة شبكةٍ من السكك

---

(١) منصور، ٢٠٠٨، ص ٢٤ - ٢٥.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ١٩٩.

(٣) «سكة حديد السلام».. محاولة إسرائيليّة «خبيثة» لسرقة فكرة خط الحجاز، شبكة مواقع الأناضول، ٩/١١/٢٠١٨.

تمّ إنشاؤها في صيف سنة ١٨٨٨ وامتدت في شبه جزيرة البلقان[١]، وذلك قبل أنْ تغيّر الدولة العثمانيّة مركز اهتمامها من جناحها الأوروبي إلى جناحها الآسيوي، وأنشئت الشبكة البلقانيّة بجهود ألمانيّة ما لبثت أن تطلّعت نحو إتمام هذا المشروع ليصل إلى خليج البصرة.

وكما ركّزت في بحث سكة الحجاز على جوانب الاستقلاليّة في القرارات العثمانيّة المتعلقة بالتخطيط والإنشاء والتحويل، وعلى الفوائد التي عمّت بلاد الدولة خلافًا لمشاريع التطوير الاستعماري التي كانت تعود فوائدها على دولها الكبرى فقط، والتي وقفت ضدّ أي مشروع رأت فيه خطرًا على مصالحها دون اهتمام بمصالح الشّعوب التي تقوم بهذه المشاريع على أراضيها وهي غير معتدية على أملاك غيرها، ولم تدخر هذه الدول الغربيّة الكبرى أيّة وسيلة لعرقلة التطوير في بلادنا حتّى لو وصل الأمر إلى التدمير العسكري، وهو أمرٌ مازلنا نرى صداه إلى يومنا هذا؛ أقول كما ركّزت على الجوانب السابقة في البحث السابق سيكون التركيز أيضًا على نفس الجوانب في بحث سكة بغداد لأنّ الدّراسة كلّها تدور على المقارنة بين الجوانب الإيجابيّة لحالة الوحدة، حتى مع ضعفها وتراجعها، والجوانب السلبيّة لحالة التجزئة في ظلّ «عافيتها».

اجتمعت أسبابٌ عديدة للفْت نظر السّلطان عبد الحميد إلى أهميّة السكك الحديديّة، منها جهود المهندس الألماني ويلهلم فون برسل الذي كرّس جزءًا كبيرًا من حياته لتقوية الرّوابط العثمانيّة الألمانيّة وتحديث شبكة مواصلات الدولة العثمانيّة، وقام بإقناع السّلطان بأهميّة الخطوط الحديديّة التي كان إفلاس الدولة سنة ١٨٧٥ قد أوقف مشاريعها، ولكنّ الحاجة إلى دعم سلطة الدولة في الأقاليم وهزيمتها أمام روسيا في حرب ١٨٧٧ - ١٨٧٨ دعّما قرار السلطان بالمصادقة على خطّة برسل بإنشاء خط حديد بغداد[٢]، ورفض السلطان في البداية أكثر من عرض لتمويل

(١) الشناوي، ١٩٩٧، ج ٣ ص ١٣٤٨ - ١٣٤٩.
(٢) McMarray، ٢٠٠١، ص ١٧ - ١٨.

المشروع بسبب الصّفة متعددة الجنسيات التي اتّسمت بها هذه العروض مما جعل المهندس الألماني يتّجه للبحث عن مصادر مستقلة وغير مرفوضة[١].

وفي سنة ١٨٨٨ وافق السّلطان على عرض تمويل ألماني لأنّه كان يفضل قيام الألمان بهذا الدور على منحه لبريطانيا أو فرنسا صاحبتي الأطماع السافرة، في الوقت الذي لم يكن لألمانيا في نظره أطماع سياسيّة في الأناضول، وقام المصرف الألماني بتكوين شركة سكة حديد الأناضول في مارس ١٨٨٩ لبناء خط بغداد[٢]، وتحمس السّلطان لهذا المشروع فتم البناء إلى أنقرة (١٨٩٣) وقونيّة (١٨٩٦)، وجاء الانتصار العثماني المدوي على اليونان (١٨٩٧) ليؤكد أهميّة السكك الحديديّة بعد الدور المهمّ الذي أدّته في هذه الحرب[٣]، وجاءت الزيارة الثّانية للإمبراطور الألماني للدولة العثمانيّة (١٨٩٨) لتؤكد دور بلاده.

وعند تعديل مسار خطّ بغداد ليصبح داخليًّا وبعيدًا عن البحر بناءً على رؤية السلطان[٤] وذلك بإصراره «بصورة بالغة الحزم على ألّا يقترب الخط الحديدي من الساحل في أي مكان إلى ما يعادل أقلّ من مسيرة نصف يوم خشية تعرّضه للهجوم من البحر» كما جاء في تقرير ألماني في سنة ١٩٠٢[٥]، عند ذلك عهد إلى نفس شركة الأناضول بإتمام الإنشاء إلى بغداد وخليج البصرة في غضون ثماني سنوات من منح الامتياز سنة ١٨٩٩، ولكن الشركة لم تتمكّن من القيام بهذا العبء فمنح الامتياز إلى شركة خلفتها وهي شركة سكة حديد بغداد في مارس ١٩٠٣ بخطّة طموحة تهدف إلى الارتباط بكل من خليج البصرة وطهران وسكة الحجاز والإسكندرونة وفروع أخرى أيضًا[٦]، وجاءت هذه التطورات بعد التدخل البريطاني في الكويت

(١) نفس المرجع السابق، ص ٢١.
(٢) نفس المرجع السابق، ص ٢٢.
(٣) نفس المرجع السابق، ص ٢٩.
(٤) Jastraw، ص ٨٣.
(٥) عيساوي، ١٩٩٠، ص ٣٨٥.
(٦) Jastraw، ص ٨٤ – ٨٥.

سنة ١٩٠١ مما جعل السلطان يحثّ الخطى نحو الوصول إلى الخليج في أقرب وقت ممكن[١].

وفي بداية الأمر كانت أسهمُ المشروع موزّعة على الحكومة العثمانيّة وشركة سكة الأناضول ومصارف عثمانيّة وألمانيّة وفرنسيّة ونمساويّة وإيطاليّة وسويسريّة، وسحبت بريطانيا مساهمتها في المشروع منذ البداية ففقدت التّمثيل في إدارته[٢]، وأصبح الخطّ كما وصفه وزير خارجيّة ألمانيا سنة ١٩٠٦: «مشروعًا عثمانيًّا ذا صفة عالميّة وتحت قيادة ألمانيّة، ولكنّ السلطة العليا ظلّت بيد الحكومة العثمانيّة»[٣]، وبسبب الصعوبات الماليّة والميدانيّة وعرقلة الدول الكبرى كان الإنجاز بطيئًا إلى موعد النهاية (١٩٠٨) ولم يتمّ من المخطط سوى عُشر المسافة، ولكنّ الإنشاء تسارع مع اندلاع الحرب الكبرى الأولى إذ وصل في نهايتها إلى نصيبين، وأكملت دول الاستقلال والتّجزئة العمل في المشروع بعد انهيار الدولة العثمانيّة، ووصل البناء إلى البصرة في سنة ١٩٤٠، ولكن تقسيم المجال الموحّد بين الدول التي خلّفت العثمانيين لم يحافظ على أهميّة المشروع رغم المحاولات الألمانيّة لجعله خطًّا دوليًّا جديدًا للتجارة[٤].

لقد كان السّلطان عبد الحميد هو «المهندس الحقيقي» لهذا المشروع[٥]، كما كان المهندس الحقيقي لمشروع سكة الحجاز في نفس الوقت، ووصف موريس جاسترو ذلك المشروع الذي كان معاصرًا له بعد الحديث عنه بشكل مجمل مع فروعه المخطّط لها، والتي سترتبط بسكك آسيا الصغرى وسوريا وفلسطين والجزيرة العربيّة وإيران، بقوله: «مشروع عظيم حقًّا، ويستحقّ إعجابنا، وهو إشعاع من عقول خصبة تملك

(١) McMurray، ٢٠٠١، ص ٤٨.
(٢) نفس المرجع السابق، ص ٥٢ – ٥٣.
(٣) نفس المرجع السابق، ص ٥٢.
(٤) Encyclopedia Britannica، ١٩٨٧، ج ١، ص ٧٩٣، مادة: Baghdad Railway.
(٥) McMurray، ٢٠٠١، ص ٤٢.

رؤيا للمستقبل»[١]، وتحدّث السلطان عنه في مذكراته وبين طموحاته منه، وقال إنّ إنشاءه ردّ على مَن اتهموه بالرجعيّة ومحاولة منع تسرّب الثورة إلى البلاد، ويُلاحظ أنّ تهمة منع تسرب الثورة وجّهت إليه في حالة عدم بناء وسائل المواصلات ثمّ في حالة بنائها أيضًا، كما يدافع السّلطان عن منح الامتيازات في مواجهة من اتهموه بإساءة الحساب المؤدي إلى إفلاس السكك الحديديّة بالقول إنّ الخطّ ينتج ربحًا متزايدًا أكثر وأسرع من المتوقع، وستكون للدولة حصة الأسد رغم حصول المصرف الألماني على نصيب مبرّر بتحمله نفقات الإنشاء[٢]، ووثق المؤرخان شو حصيلة الأرباح في شبكة الخطوط العثمانيّة، ونصًّا على أنّها زادت ما يُقارب عشرة أضعاف منذ الشروع في بناء سكة الأناضول (١٨٨٧ - ١٨٨٨)[٣].

ويرى السلطان عند حديثه عن سكة الأناضول سنة ١٩٠٠ أنّ منافع تحققت من إنشائها ومنافع ينتظر تحقّقها وهي كثيرة تبشّر بمستقبل زاهر للأناضول[٤]، إذ ساعدت السكة على تسويق المعادن المستخرجة هناك وعلى تسويق الحبوب التي زاد إنتاجها تبعًا لزيادة إمكانات النقل والتصريف، وبنيت المخازن لاستيعابها وانخفضت نفقات النقل إلى أقلّ من الربع[٥]، ويؤكّد المؤرخ شوكت باموك هذا عند الحديث عن أثر خط الأناضول في منطقة وسط الأناضول التي كان يمرّ فيها فقال إنّه بدأ عمليّة توسع سريع في الزراعة وحوّل مناطق كانت سابقًا جافّة إلى زراعة القمح والشعير مما أدّى إلى تخفيض الاعتماد على الاستيراد من الخارج بل إلى تصدير كميات كبيرة من هذه الحبوب إلى أوروبا[٦].

(١) Jastraw، ص ٨٦.
(٢) السلطان عبد الحميد الثاني، ١٩٧٩، ص ٨٣.
(٣) Shaw، ٢٠٠٢، ج ٢ ص ٢٢٧.
(٤) السلطان عبد الحميد الثاني، ١٩٧٩، ص ٧٧.
(٥) نفس المرجع السابق، ص ٧٧ و ٨٣.
(٦) Pamuk، ١٩٨٧، ص ١٠٤ - ١٠٥.

ويرى السّلطان أنّ انتعاش هذه المناطق يوفّر ملجأ يمكن توطين المسلمين اللاجئين من أوروبا فيه، وكان هذا تأكيدًا لسياسة عثمانيّة رسميّة باستيعاب هؤلاء اللاجئين وخاصّة في عصر التراجع من جهات شهدت زوال السيادة العثمانيّة عليها وانتقالها إلى أيدي أعدائها مثل القرم والقوقاز والبلقان، وشهدت الحرب الروسيّة سنة ١٨٧٧ - ١٨٧٨ وحدها لجوء مليون مسلم إلى الدولة العثمانيّة، ويتحدّث باموك عن توطين مسلمي البلقان والقوقاز والقرم في الأراضي المحيطة بخطّ الأناضول وتوزيع الأراضي عليهم مما عزّز سيادة الملكيات الصغيرة والمتوسّطة على الملكيات الواسعة، كما زوّد المنطقة بأيدي عاملة بعد أن سهّل خط الحديد المواصلات، وكان الافتقاد لكلّ ما سبق عقبةً أمام زراعة الحبوب التي زادت بعد زوال العوائق[1]، كما يتحدث عن توطين لاجئي كريت في سهل أنطاليا بعد الحرب مع اليونان (١٨٩٧)[2]، ويشرح رشاد قصبة تفصيلات عن عمليّة التوطين مما ليس هذا محلّه، ويشير المؤرخ جاسترو في مؤلّفه الذي عاصر بناء سكة بغداد إلى هذه الفوائد نفسها قائلًا إن القيمة الرئيسة للخطّ ستكون في تشجيع انتقال السكان إلى داخل آسيا الصغرى وتحفيز التجارة[3].

ومِن الملاحظ أنّه في غضون ثلاث سنوات من كتابة خواطر السّلطان التي حدد فيها هدف الخط النهائي وهو ربط بغداد وخليج البصرة بشرق المتوسط والأناضول، بدأ إنشاء خطّ بغداد بالفعل من أنقرة، وأمل السلطان منه أن يعيد الحياة إلى طريق أوروبا- الهند، وأن يكون له فوائد اقتصاديّة وعسكريّة، كما يأمل بإنجاز مشاريع ملحقَة بالخطّ الحديدي مثل شبكة ري في نهري دجلة والفرات لجعل «هذه الأراضي القاحلة جنة من جنات الدنيا كما كانت»[4]، وبالفعل أسّست الدولة سد الهنديّة في سنة ١٩١٣ بنفقة قدرها ٦٠٠ ألف جنيه إسترليني[5]، وعدّه جاسترو جزءًا من

(١) نفس المرجع السابق، ص ١٠٥ و ٢٠٧ و ٢٤٩.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ١٠٣.

(٣) Jastraw، ص ٩٥، وأيضًا: Kasaba، ١٩٨٨، ص ٦٨.

(٤) السلطان عبد الحميد الثاني، ١٩٧٩، ص ٦٧.

(٥) Issawi، ٢٠١٠، ص ١٣٠.

عمليّة استعادة الإقليم لعظمته السابقة[1]، وهي عمليّة دخلت فيها بريطانيا لمنع النفوذ الألماني فيما بعد بغداد، وأجرت برعاية الحكومة العثمانيّة تحقيقًا عن كيفيّة إرواء المنطقة وتوصلت إلى خطة تغطي ٥،١ مليون فدان بالسّدود، وتقسّم إلى ستة أقسام كان سدّ الهنديّة واحدًا منها فقط، ومجموع نفقاتها ٢٩ مليون ليرة عثمانيّة، ووصف جاسترو سد الهنديّة بأنه يشتغل بنجاح وذلك عند تأليف كتابه أثناء الحرب الكبرى الأولى[2]، وذلك في نفس الوقت الذي أقيم فيه سدٌّ في قونيّة الواقعة على نفس الخط الحديدي قبل أن يصل نهايته على الخليج، بنفقة قدرها مليون جنيه، ولكنّ اندلاع الحرب الكبرى الأولى أوقف عمليات التنمية هذه[3].

كما يتكلّم السلطان عن ربط خطّ بغداد بخطّ الحجاز، ويعدّ المشروع كله عملًا هامًّا جدًّا يعد بتنفيذه، ووردتِ الإشارة إلى هذا المشروع في محضر اللّجنة العليا للخط الحديدي الحجازي[4]، كما وردت الإشارة إليه في امتياز سكة حديد بغداد بصفته أحدَ الفروع المطلوب إنجازها بين الخطين كما مرّ[5]، وتحدث عنه أيضًا محمد عارف الحسيني الدمشقي في مقاله المعاصر للأحداث وعنوانه أعظم المآثر السلطانيّة العثمانيّة السكة الحديديّة الحجازيّة الشاميّة [6]، بل إنّ امتياز خط بيروت- دمشق الفرنسي تضمن وصلهُ بخط بغداد الذي كان في ذلك الوقت (١٨٩٣) مجرّد مشروع في الأذهان[7]، وهو ما ينبئنا بالآمال الواسعة التي كانت الخلافة تحلم بتحقيقها وأنجزت قسماً كبيرًا منها بالفعل، وكانت البقيّة آتية لولا أن قُطع طريقها، ويشير

(١) Jastraw، ص ١١٢.

(٢) Jastraw، ص ١٥٩ - ١٦٠.

(٣) Issawi، ٢٠١٠، ص ١٣٠.

(٤) منوصر، ٢٠٠٨، ص ١٠٢.

(٥) Jastraw، ص ٨٥.

(٦) منصور، ٢٠٠٨، ص ٩٠ - ٩١.

(٧) عيساوي، ١٩٩٠، ص ٣٤١.

عيساوي إلى أنّ توقّف مشاريع البناء بسبب قيام الحرب الكبرى[١]، وهو أمر لم يقتصرْ على سكك الحديد وحدها؛ بل انطبق أيضًا على مشاريع الطرق والموانئ أيضًا كما سيأتي في مكانه[٢].

لقد حمل خطّ حديد بغداد الكثير من التوقّعات والإمكانات، منها ربط المقاطعات الشرقيّة في الدولة العثمانيّة بعاصمة الدّولة وعواصم أوروبا، وكما حلّ خطّ الحجاز محلّ قناة السويس في مواصلات الدولة إلى الجزيرة العربيّة، كان خطّ بغداد سيحلّ محلّها أيضًا بصفته أفضل طريق بين أوروبا والهند، وقارن مدير المصرف الألماني بين الوقت اللازم للوصول من لندن إلى الهند بواسطة البحر، والوقت اللازم لنفس الرحلة بواسطة سكة بغداد فوجد أنّ الثانية تختصر أكثرَ من ثلاثة أيام أي ما يقارب ثلث المدّة[٣]، وعند مقارنة المدد اللازمة لنقل البضائع بالوسيلتين بالإضافة إلى أسعار النقل قال دبلوماسي روسي معاصر لبناء السكة: ولهذا يمكننا منذ الآن (١٩١٢ قبل اكتمال الخطّ) أن نتنبأ بدرجة لا يُستهان بها من اليقين بأنّ القسم الأغلب من واردات العراق وغرب فارس من أوروبا سوف يفضّل السّكة على الطريق البحري [٤]، كما أنّه سيؤدي إلى إحياء الأناضول والعراق والهلال الخصيب عمومًا بصفته سلّة خبز العالم [٥]، ويمكنه أيضًا زيادة الإمكانات الزراعيّة والصناعيّة للمنطقة [٦]. ووفقًا لتقرير بعثة أرسلتها شركة سكة الأناضول سنة ١٨٩٩ لاستطلاع المنطقة الممتدّة من قونيّة إلى بغداد برئاسة القنصل الألماني شتمرخ، فإنّ تطوير هذه المنطقة بوسائل الزراعة الحديثة يمكن أن يحولها إلى صندوق كنز للدّولة العثمانيّة، كما أنّ تحويل حلب ذات الوفرة السكانيّة والتجاريّة إلى مركز تجاري إقليمي مهمّ لن يحتاج إلّا إلى

(١) عيساوي، ١٩٩٠، ص ٣٤٦.

(٢) Issawi، ٢٠١٠، ص ٥٠ و ٥٣.

(٣) McMurray، ٢٠٠١، ص ٩.

(٤) أداموف، ٢٠٠٩، ص ٦١٠.

(٥) McMurray، ٢٠٠١، ص ٣٢.

(٦) نفس المرجع السابق، ص ٨٦.

قليلٍ من الجهد[١]، وبالفعل فقد أحدث وصول الخطر إلى حلب تغيرًا ملحوظًا، إذ قدمٍ لمواطنيها حراكًا وإمكانًا و خدم المصالح المحليّة بالدّرجة الأولى، مزودًا إيّاها بوسيلة حديثة لنقل المسافرين، والماشية، والبضائع والتّجهيزات، وبالإضافة إلى ذلك فقد اختصر الفرع الواصل إلى جرابلس زمنَ السفر بين الإسكندرونة وبغداد إلى أقلّ من النصف [٢]، ويعطينا تطوّر قرية صغيرة مثل جرابلس مثلًا للإمكانات التي منحها الخطّ، إذ تطوّرت إلى مدينة كبيرة للزوّار بالغة حدّ الكمال بسوقها النابض بالحياة ، وبثّ فيها وصول أطقم السكة حياة جديدة[٣].

كما أشار تقرير شتمرخ إلى إمكاناتِ العراق الهائلة[٤]، وهو ما أشار إليه أيضًا القنصل الروسي في البصرة في كتابه آنفِ الذّكر، والذي نُشر في سنة ١٩١٢ عن ولاية البصرة، إذ قال أثناء حديثه عن التجارة العراقيّة: يجري الآن تحديد حلول مرحلةٍ تاريخيّة جديدة تعدُ بإحداثِ تغييرات جوهريّة في النظام الاقتصادي لهذه المنطقة، ونقصد هنا إنشاء سكة حديد بغداد.. ولكن البداية الفعليّة لن تحلّ قبل اليوم الذي يربط فيه خط حديدي متّصل سواحل البحر المتوسط بضفاف الخليج [٥]، ويختم حديثه بالقول إن تقدير الانقلاب الذي ستحدثه السّكة في الحياة الثقافيّة والاقتصاديّة لهذه المنطقة مسبقًا أمرٌ غير ممكن، ولا يمكن إلّا أنْ يكون انقلابًا كبيرًا ويكفي أن نتذكّر في هذا الصدد التّأثير المفيد الذي أحدثته السكك الحديد على مناطق نائية تشبه العراق في روسيا [٦].

وفي مؤلّف كتب في بداية القرن العشرين، وعاصر بناء سكة حديد بغداد، قال البروفيسور الأمريكي جاسترو بما يعكس أجواء تلك الحقبة إنّ الطريق الرّابط

---

(١) نفس المرجع السابق، ص ٤٣ – ٤٥.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٩٥.

(٣) نفس المرجع السابق، ص ٩٥.

(٤) نفس المرجع السابق، ص ٤٦.

(٥) أداموف، ٢٠٠٩، ص ٦٠٢.

(٦) نفس المرجع السابق، ص ٦١١.

بين القسطنطينيّة وبغداد قرر مصير الشرق منذ القدم[١]، لأنّ السّيطرة عليه تؤدّي للسيطرة على مجمل الشّرق الأدنى [٢]، وضرب أمثلة تاريخيّة عديدة لذلك مؤكدًا أن فتح المسلمين القسطنطينيّة هو الذي أدّى إلى محاولة البحث عن طريق بديل إلى الشرق ومن ثمّ اكتشاف أمريكا، وذلك لأنّ الطريق الأوّل أغلق في وجه أوروبا[٣]، وكما كان هذا الطّريق مفتاحَ الشرق الأدنى والشرق الأقصى في الماضي فهو كذلك في بداية القرن العشرين[٤]، ولهذا وقّع الألمان عقد الامتياز بنشوة تناظر نشوة اكتمال مشاريع كبرى أخرى كقناة السويس والخطّ السيبيري الروسي والخط القاري الأمريكي[٥].

نظرت الدّول الكبرى إلى هذا المشروع من زاوية تلك الأهميّة وأثرها على مصالحها الخاصّة دون الاكتراث بحقوق ومصالح الدولة التي يمرّ الخطّ بها، مما يؤكّد أنّ اهتماماتنا ومصالحنا وتقدّمنا ليست على جدول أولويات هذه الدول إلّا بما يخدم مصالحها بالدّرجة الأولى، وعند تضارب المصالح، تحدث العرقلة مهما كانت أهميّة المشروع وفوائده.

روسيا كانت حريصةً على استبقاء الطّرق لنفسها في المناطق المحاذية لها وعدم بناء خط حديدي في شمال الأناضول قد تستخدمُه الدولة العثمانيّة ضدّها في حال نشوب الحرب بينهما، وأدّت المعارضة الروسيّة إلى تغيير مسار الخطّ، كما صبّت هذه المعارضة في البداية في صالح ألمانيا التي كانت مفضّلة لدى الروس على بريطانيا ولكنّهم غيروا وجهتهم وتحالفوا مع الإنجليز ضدّ الألمان[٦].

أمّا بريطانيا فلم تكترثْ في البداية لمشروع بناء سكّة بغداد، ولكن عندما نشر الامتياز الواصل إلى خليج البصرة غيّرت موقفها ورأت فيه خطرًا على سيطرتها على

(١) Jastraw، ص ٢٦.
(٢) نفس المرجع السابق، ص ١٠.
(٣) نفس المرجع السابق، ص ٢٧.
(٤) نفس المرجع السابق، ص ١١٥.
(٥) McMurray، ٢٠٠١، ص ٦٥، هامش رقم ٣٤.
(٦) Jastraw، ص ٨٩ – ٩١.

مستعمرتها في الهند وتهديدًا للملاحة البريطانيّة في دجلة وشطّ العرب، واحتمالًا لانتقال التّجارة والشّحن إليه بدل قناة السويس الواقعة تحت هيمنتها، هذا بالإضافة إلى خشيتها من استيطان الألمان في الأناضول[١]، أمّا فرنسا فإنها نظرت إلى المشروع من زاوية خطره على استثماراتها في الأناضول وسوريا[٢].

قامت هذه الدول بما يسعُها من خطوات لعرقلة إنشاء هذا الخط، فروسيا مثلًا قامت بجميع المحاولات لتأجيل بناء السكة [٣]، وسحبت بريطانيا مساهمتها في المشروع رغم التوقعات المتفائلة للمساهمين بخصوص نجاحه[٤]، ولما تعرض الإنشاء لأزمة ماليّة في سنة ١٩٠٥، عارضت بريطانيا وفرنسا وروسيا بحماس زيادة الضرائب على الواردات إلى الدولة العثمانيّة مستخدمة سلاح الامتيازات ومعاهدات التجارة الحرة خشية أن تكون ألمانيا هي المستفيد[٥]، وفي عهد الاتحاد والترقي لجأت الحكومة العثمانيّة إلى طلب القروض لإتمام إنشاء السكة ولكن فرنسا وبريطانيا أحجمتها عن المساعدة [٦]، كما دخلت الدولتان في منافسة مع الألمان: الفرنسيون لإنشاء خط موازٍ، والبريطانيون لعرقلة الوصول إلى الخليج[٧]، وفي مارس ١٩١١م وافقت شركة سكة حديد بغداد على التخلي عن حقّها في بناء الخط فيما وراء مدينة بغداد لتهدئة المخاوف البريطانيّة [٨]، وكان الصراع على القسم الأخير من الخط قد احتدم بين الدول الكبرى التي حاولت كلّ منها السيطرة على الفرع الواصل إلى خليج البصرة[٩]، وبعد التسليم

---

(١) نفس المرجع السابق، ص ٩٦ - ٩٧.
(٢) نفس المرجع السابق، ص ١٠٦.
(٣) McMurray، ٢٠٠١م، ص ٤٩.
(٤) نفس المرجع السابق، ص ٥٣.
(٥) نفس المرجع السابق، ص ٥٨.
(٦) نفس المرجع السابق، ص ٨٣.
(٧) نفس المرجع السابق، ص ٨٣ - ٨٤.
(٨) نفس المرجع السابق، ص ٨٤.
(٩) Jastraw، ص ١١١.

الألماني لبريطانيا استمرّ بناء الخط رغم الصعوبات الطبيعيّة التي اعترضته[١]، ورغم العقبات التي وضعتها بريطانيا في طريق شحن التجهيزات عبر أنهار العراق والتي ترافقت مع احتدام النقاش الألماني البريطاني على نهاية الخط[٢]، وكانت الأزمة التي تصاعدت عالميًّا واختلقتها بريطانيا في وجه السيادة العثمانيّة على الكويت أبرز الأدلّة على معارضة الإنجليز مشروع بناء السكة وبخاصة وصولها إلى نهايتها على شواطئ الخليج، ورغم المعوقات وأهوال الحرب استمر البناء وتقدم[٣].

ومن عراقيل الدول الكبرى أيضًا اعتراضها مرّة ثانية على زيادة الضرائب العثمانيّة سنة ١٩١١م من ١١٪ إلى ١٥٪ للحصول على مواردَ تكفي لدفع فوائد الديون التي عقدت لتمويل إنشاء خط بغداد[٤]، ومع أنّ هناك مَن يضع هذه الزيادة سنة ١٩٠٩م[٥] فإنه من المرجح أن تاريخ الزيادة كان سنة ١٩١٤م[٦]، وعمومًا فإنّ المراجع تتّفق على أن الزيادة لم تتمّ إلّا بتوافق القوى الكبرى.

ولكنْ ماذا عن الموقف الألماني الذي حصل على الموافقة العثمانيّة لإنشاء السكة؟ وأين كانت الدولة العثمانيّة من هذا الصراع الأوروبي عليها؟

رأينا فيما سبق أنّ الدولة العثمانيّة رأت أنّ السياسة الألمانيّة هي الأقلّ خطرًا عليها بسبب اقتصار اهتماماتها على الجوانب الاقتصاديّة بعيدًا عن الأطماع السياسيّة والعدوان العسكري لبقيّة الدول الكبرى، وكان اهتمام السّلطان الرئيسي هو حماية دولته من الهيمنة الأجنبيّة، وأن يكون أيّ حضور أجنبي فيها هو ما يستدعيه بنفسه، وأن يظلّ تحت إشرافه الدقيق [٧]، وأكّد الدبلوماسي الروسي أداموف الذي عاصر

(١) McMurray، ٢٠٠١م، ص ٨٥ و ٩٥.
(٢) نفس المرجع السابق، ص ٩٢.
(٣) نفس المرجع السابق، ص ١١٨.
(٤) Jastraw، ص ١١٣.
(٥) McMurray، ٢٠٠١م، ص ٨٠.
(٦) Issawi، ٢٠١٠م، ص ٢١.
(٧) McMurray، ٢٠٠١م، ص ٥٨.

بناء السكة في زمن كانت فيه الخلافات بين ألمانيا وروسيا قد حلّت محلّ التناقض الروسي البريطاني، أنّ مكاسب ألمانيا ستكون في الحصول على الموادّ الخام لصناعاتها وأسواق جديدة لبيع منتجاتها[١]، وكان ذلك جزءًا من السياسة الألمانيّة العامّة، وهي التوجّه نحو الشرق لإيجاد موطئ قدم لها في أراضي الدولة العثمانيّة وغزوها اقتصاديًّا وسياسيًّا وثقافيًّا[٢]، ولهذا فإنّ الصداقةَ العثمانيّة الألمانيّة لم تكن تعني استسلامًا عثمانيًّا للسياسات الألمانيّة رغم حالة الضّعف والتراجع بل الانهيار الذي تمرّ بها الدولة العثمانيّة وحاجتها إلى الاستقواء بطرف من الدول الكبرى، وهذه الاستقلاليّة هي ما توضّحها مسارات السياسة بين برلين واستانبول، وهي ما أفرد له أحد المؤرخين كتابًا خاصًّا استنادًا إلى الوثائق الألمانيّة نفسها، ويؤكّد فيه الدور العثماني في بناء الخط للمصلحة العثمانيّة التي تصدت للمحاولات الألمانيّة التعدي على مجالها[٣].

لخّص المؤلف استنتاجاته منذ البداية قائلًا إنّ الدّولة العثمانيّة سيطرت على بناء الخط وإنه منحها القدرة على صدّ التمدّد الاقتصادي والسياسي الألماني، وإنّ الأطروحات التي أهملت الدور العثماني في عمليّة الإنشاء والتي ظهرتْ منذ الحرب الكبرى الثانية فشلت في تقديم رواية متوازنة لهذه العمليّة، وقال أيضًا إنّ الألمان كانوا يعدلون خططهم باستمرار وفق الظّروف العثمانيّة[٤]، وحاول البحث المتأثّر بالإنجليز أن يصور المشروع بأنه أداة استعباد ألمانيّة للدولة العثمانيّة[٥] (وينسى الإنجليز أفعالهم المشينة تجاه العثمانيّين منذ احتلال قبرص ومصر بالإضافة إلى دورهم المالي السّلبي)، في حين كان المسئولون الألمان يحدّون من مطالب أنصار الجامعة الجرمانيّة المتطرفة، وذلك لكي يحافظوا على علاقاتهم بالعثمانيين[٦]، ومن الناحية الثقافيّة فإن الخط

(١) أداموف، ٢٠٠٩م، ص ٦٠٢.
(٢) حلاق، ١٩٩٩م، ص ١٥٦.
(٣) McMurray، ٢٠٠١م.
(٤) ص ١ – ٣.
(٥) ص ٥ – ٦.
(٦) ص ٧.

الحديدي لم يحقق التمدد الألماني المبتغى[١]، أمّا من الناحية الاقتصاديّة فلم تتمكّن ألمانيا من احتكار التجارة العثمانيّة [٢]، ووقف السلطان ضد محاولات الاستيطان الألماني في الأناضول بكلمة لا مدوّية لا لبسَ فيها[٣]، أمّا سياسيًّا فلم يكن الحضور الألماني في الباب العالي علامةً على فقدان السيطرة العثمانيّة الداخليّة، كما لم يكن بناء السكة ثمرة إرادة توسّع ألماني بل تتويجًا لعقود من تقديم الخدمات بإخلاص واللقاءات الثقافيّة البناءة[٤].

كانت المشاكل العثمانيّة تتركّز في الإفلاس والحاجة إلى إصلاح الجيش، ووجد السلطان عبد الحميد أن ألمانيا تملك الحلّ للمشكلتين[٥]، وحاولت وزارة الخارجيّة الألمانيّة أن تجعل من مشروع سكة بغداد مشروعًا ألمانيًّا صرفًا: في التصميم والتمويل وتقديم المهندسين وأدوات البناء، وأن يكون لخدمة أهداف سياسيّة ألمانيّة، ولكن السّلطان عبد الحميد كان يرفض هذا النوع من التدخّل حتى لو ارتبط بالمساعدة، واتّضح أنّ الحكومة الألمانيّة لا تهتمّ كثيرًا بالتطوير الاقتصادي للدولة العثمانيّة مما دفع مموّلي المشروع المهتمين بهذا التطور إلى عدم دعم أهداف الحكومة الألمانيّة[٦]، ولم يتردّد السلطان في تسخير المشروع للمصالح العثمانيّة أولًا ولم يتزحزح عن موقفه[٧].

وكان توقيعُ الاتفاق الابتدائي في سنة ١٨٩٩م مكسبًا لجميع الأطراف: الدولة العثمانيّة التي ستربط بين أجزائها، والحكومة الألمانيّة التي ستكسر الاحتكار البريطاني لتجارة الشرق مع الغرب، والمملون الذين ستفتح أمامهم موارد الدولة العثمانيّة

---

(١) ص ٨.
(٢) ص ٩.
(٣) ص ١٠، هامش رقم ٢.
(٤) ص ١٤.
(٥) ص ١٧.
(٦) ص ٤١.
(٧) ص ٤٢.

الزراعيّة والمعدنيّة [١]، كما تمّ التوقيع على عقد الامتياز في مارس ١٩٠٣م، ورآه البعض سلبًا ألمانيًّا للخزينة العثمانيّة، ولكنه كان تنازلًا متبادلًا للمصلحة المشتركة وحصل العثمانيون على مزايا عديدة: ضرورة الحصول على موافقتهم قبل الدفع وبعد إتمام العمل في كلّ مرحلة، تشغيل الرعايا العثمانيين وتحويل عمل الخطّ لأيدٍ عثمانيّة كليًّا بعد خمس سنوات من التشغيل، تحويل كلّ الأجهزة والمواد المستعملة في إنشاء السكة إلى ملكيّة الدولة العثمانيّة بعد خمس سنوات، وكلّ الآثار المكتشفة أثناء العمل تعود إلى الدولة كذلك، كما تقوم الشركة بدفع ٥٠٠ ليرة سنويًّا للفقراء[٢].

ومن ناحية أخرى فإنّ صياغة عقد الامتياز تؤكّد حقائق تختلف عمّا شاع عن سيطرة ألمانيّة على الدولة العثمانيّة، وتمكّن السّلطان عبد الحميد من استخدام الحماس الألماني للتوسّع، لدعم مصالح دولته في التماسك بواسطة مشروع السكة[٣]، وتركّز الاهتمام الألماني على الخطّ ذاته، ولم يتدخل الممولون في رغبة السلطان في استخدامه لدعم سلطته[٤]، ورغم امتلاك الألمان للمجموع الأكبر من الأصوات في إدارة الشركة، وإن كان هذا المجموع ليس الغالبيّة، فإنّ الدولة العثمانيّة كان لها السلطة العليا على هذه الشركة وضمنت أن تتبع قوانينها بصفتها صاحبة السيادة على الأرض التي يقوم عليها المشروع[٥].

وكان لشركة سكة بغداد تصميمٌ على إظهار الالتزام أمام السلطان حتى لو كان هذا على حساب مصالحها[٦]، إذ وصف رحّالة بريطاني اسمه ديفيد فريزر في رحلته التي طبعت سنة ١٩٠٩م طبيعة المشروع غير السياسيّة وفاجأه عدم الحضور الألماني في عمليّة الإنشاء، فقال: كلّ الشّرطة من الأتراك، وجميع الموظفين الصغار

---

(١) ص ٤٠.
(٢) ص ٥٠.
(٣) ص ٥١.
(٤) ص ٥٢.
(٥) ص ٥٢.
(٦) ص ٥٤.

من الأتراك واليونانيين والأرمن (العثمانيين)[١]، وفي سنة ١٩١٤م لاحظ مراسل ألماني الصفة ذاتها، فذكر أن خطّ حديد بغداد شركة عثمانيّة يؤلّف الألمان معظم مدرائها ومقاولي البناء فيها فقط في الوقت الذي يتكون طاقم العمل من الأتراك واليونانيّين والأرمن[٢]، وبين هذين التاريخين احتفظت الشركة بما بين ٣٠٠ - ٤٠٠ عامل ماهر للعمل في السكة، وكانت انتماءاتهم ألمانيّة ونمساويّة وإيطاليّة وسلافيّة ويونانيّة وأرمنيّة، أمّا القسم الأعظم من العمل فقد وقع عبئه على العمّال غير المهرة من الأتراك والأكراد والألبان والعرب، ووصل تعدادهم سنة ١٩١٢ إلى ١٥،٧٠٠ عامل، وبعد اندلاع الحرب الكبرى زاد عدد العمّال العثمانيين وقلّ عددُ الموظفين الألمان وتحوّلت عقود التجهيز إلى شركات صناعيّة عثمانيّة بدل الشركات الألمانيّة مما جعل الصّبغة العثمانيّة للمشروع تزيد مع الأيام[٣]، وهذا الكلام كلّه يؤكّد ما كانت الشركة ووزارة الخارجيّة الألمانيّة والحكومة العثمانيّة أيضًا يقولونه من أنّ سكة حديد بغداد مشروع تجاري عثماني بُني بتوجيه من اتّحاد مالي ذي قيادة ألمانيّة، ولم يكن أداة للسياسة الخارجيّة الألمانيّة كما ادّعى الكثير من الناس[٤].

ولأنّ السلطان عبد الحميد كان رافضًا للحضور الأجنبي في دولته إلّا وفق شروطه، فقد رفض فكرة الاستيطان الألماني في المناطق المجاورة لخطّ بغداد رغم مشكلة قلّة السكان التي كانت الدولة العثمانيّة تعاني منها، وكان له رؤية أخرى تقضي بالاحتفاظ بهذه المساحات للّاجئين المسلمين كما مرّ ذكره، وبذل السفير الألماني في استانبول بالإضافة إلى مدير المصرف الألماني وقتًا كبيرًا في إقناع السّلطان بأن دعوات الاستيطان في الصحافة الألمانيّة لا تمثّل وجهة نظر رسميّة كما قام السّفير بنقد لاذع للمراسلين الألمان في العاصمة العثمانيّة متّهمًا إياهم بالتّخريب وتعكير العلاقة مع

(١) ص ٥٥.
(٢) ص ١٠٠.
(٣) ص ١٢٣.
(٤) ص ٥٥.

العثمانيين[١]، وأزعجت الدعاية الألمانيّة هذا السفير رغم أنّه كان فيما مضى يتبنى فكرة التوسع بواسطة سكة حديد بغداد، إلّا أنّه رجع عنها واقتنع بأنها غير عمليّة بل ضارة بالعلاقات الألمانيّة العثمانيّة [٢].

ورغم التأخير الذي حدث في بناء السكة بين ١٨٩٩م- ١٩٠٨م، أعطت هذه الفترة دروسًا مهمة للطّرفين، إذ اقتنع السلطان أنّ ألمانيا ستبني الخطّ دون التدخل في الشئون العثمانيّة الداخليّة، وأظهر عقد الامتياز الذي وقّع سنة ١٩٠٣م موهبته في استغلال الحماس الألماني لبناء الخط في خدمة مصالحه، والحول دون تداعي دولته المحاصرة ، وتبنّت وزارة الخارجيّة الألمانيّة في سعيها لإتمام المشروع جدول عمل منسجماً مع الأولويات العثمانيّة المتغيّرة والاحتياجات الداخليّة للدولة العثمانيّة[٣]، كما قامت شركة سكة بغداد التي وصفت بأنها هيئة عثمانيّة معنيّة بالدرجة الأولى بالجدوى التجاريّة لهذه السكة؛ باستخدام نفوذها في تغيير السياسة الخارجيّة الألمانيّة فيما يتعلّق بهذا الخط انطلاقًا من اطّلاعها على الشئون العثمانيّة الداخليّة، وذلك بدلًا من كونها أداة في خدمة التوسّع السياسي الألماني، ويلاحظ المؤلّف المفارقة بين زيادة الاستقلال العثماني كلّما زاد العمل الألماني مع الدولة العثمانيّة[٤]، وجاء في تقرير ألماني أورده عيساوي أنّ مسار الخط لم يكن ليتّخذ شكله الفعلي لو كانت المصالح الألمانيّة هي التي قرّرته بعيدًا عن مصالح العثمانيين[٥].

وكان لسلوك الشّركة وصبرِها في التعامل مع العثمانيين بالإضافة إلى مواقفها السياسيّة الوديّة وقربها من السلطَان وسجلّها المشرف في عمليّة البناء؛ ما شجعه على تجاوز جميع المؤامرات التي حاكها أعداء المشروع من الإنجليز والروس، ومنح ثقته

(١) ص ٦١.

(٢) ص ٦٦ – ٦٧، هامش رقم ٧٦.

(٣) ص ٦٢.

(٤) ص ٦٣.

(٥) عيساوي، ١٩٩٠م، ص ٣٨٦.

للألمان الذين لمسَ فيهم النزاهة في عمليّة إتمام الخطّ سنة ١٩٠٨م حين وقع اتفاقًا مع الشّركة لبناء أكبر جزء حتّى تلك اللحظة من القسم الشرقي، وهو ما أعطى أملًا بمستقبل مشرق للمشروع[١].

وبعدَ قيام الثورة على السّلطان عبد الحميد، وتسلم جمعيّة الاتحاد والترقي زمام الحكم؛ أصبحت العلاقات مع بريطانيا أقوى من الماضي، وشُنّ الهجوم على العلاقة مع ألمانيا، وبخاصّة بعد إلحاق النمسا مقاطعة البوسنة والهرسك العثمانيّة بها، وهو أمر أدّى إلى تراجع النفوذ الألماني بسبب العلاقات القويّة التي كانت تربط ألمانيا والنّمسا، وظهرت اقتراحات كانت خطرًا على المساهمة الألمانيّة في مشروع خطّ بغداد، كما زاد احتمال دخول بريطانيا في المشروع مرّة أخرى، وأصبحت سمعة ألمانيا وروابطها مع الدولة العثمانيّة كأنها شيء من الماضي، بل إن الألمان خشوا أنْ ينتهي مشروع السكة بيد الإنجليز[٢]، وهو ما يشير إلى استقلاليّة القرار العثماني في ذلك الزمن وعدم سيطرة جهةٍ معينة عليه رغم ما يمكن إثارته من أسئلة عن صواب توجّهات الاتحاديين آنذاك.

ثمّ تغيّر الاتجاه مرّة ثانية عندما توصّلت الدولة العثمانيّة إلى اتفاق مع النمسا بشأن البوسنة والهرسك في فبراير ١٩٠٩م، وعاد الاهتمام بمشروع السّكة من زاوية اقتصاديّة، ورغم ذلك فقد ظلت الاهتمامات الإستراتيجيّة، ورفضت نظارة الأشغال العموميّة اقتراحًا بتحويل مسار السكة بما يجعلها تمرّ بميناء الإسكندرونة البحري، وتمسّكت برأي كان السّلطان عبد الحميد قد أبداه عن ضرورة بُعد السكة عن ساحل البحر حتى لا تكون هدفًا لسفن الأعداء في حالة الحرب[٣]، وجاء في تقرير ألماني سنة ١٩٠٢م عن سكة حديد بغداد تمّ تلخيصه في وزارة الخارجيّة البريطانيّة ما يلي:

(١) McMurray، ٢٠٠١م، ص ٧٠.

(٢) ص ٧٤ – ٧٨.

(٣) ص ٧٨ – ٨٢.

ومما يثير الفضول إصرار السّلطان بصورة بالغة الحزم على ألّا يقترب الخطّ الحديدي من الساحل في أيّ مكان إلى ما يعادل مسيرة نصف يوم خشية تعرّضه للهجوم من البحر [١].

اتّخذت حكومة الاتحاد والترقي قرارًا بعدم منح امتيازات تؤدّي إلى دفع ضمانات من جانبها، وكان سبب هذا القرار كما فسّرته هو الحفاظ على المصالح العثمانيّة من الوقوع في شرك الاعتماد على القوى الأجنبيّة[٢].

ظلّ الإنجليز يتوجّسون خِيفة من الألمان، فامتنعوا عن المشاركة في فرع البصرة-بغداد لخشية الحكومة البريطانيّة من كوْنه فخًّا ألمانيًّا، وذلك رغم حماس المصارف البريطانيّة لهذا الفرع عندما عرض مشروعه مدير المصرف الألماني في زيارته إلى لندن في أكتوبر ١٩٠٩، ورفض الفرنسيون والإنجليز منح قروض لإتمام الخط في سنة ١٩١٠م كما مرّ ذكره، ممّا جعل التدخل الألماني هذه المرّة ناجحًا، وعادت الحظوة لألمانيا وفهم رجال الاتحاد والترقي مغزى موقف السّلطان عبد الحميد الذي يبدو أنّه لم يكن موقفًا عاطفيًّا من ألمانيا؛ بل كان موقفًا مبنيًّا على التأييد الذي منحته للدولة العثمانيّة المنهكة[٣].

ولاحظ أكثرُ من مراقب محدوديّةَ الصبغة الألمانيّة الثقافيّة في مواقع الإنشاء، فاللغة المستخدمة كانت العثمانيّة والفرنسيّة[٤]، وأشار مراقب ألماني سنة ١٩١٤م إلى فشل ألمانيا في تأسيس حضورها الثقافي في المنطقة[٥]، كما استاءت الصّحافة الألمانيّة من كون الجنسيّة الألمانيّة لم تكن شرطًا لتحقيق الإنجازات العظيمة في المشروع، والتي تمكن من تحقيقها أفراد لا يحملون هذه الجنسيّة [٦].

---

(١) عيساوي، ١٩٩٠، ص ٣٨٥.

(٢) McMurray، ٢٠٠١، ص ٨٣.

(٣) ص ٨٣.

(٤) ص ٥٥ و ٩٥.

(٥) ص ٩٩.

(٦) ص ٩٠.

وفي تقويم للسّياسة الألمانيّة أثناء حكم الاتحاد والترقي قبل اندلاع الحرب الكبرى سنة ١٩١٤م، يقول المؤلّف مكموري، إنّ الألمان اتبعوا السياسة العثمانيّة بالتركيز على الأهميّة الاقتصاديّة لسكة حديد بغداد أكثر من الأهميّة الإستراتيجيّة، وأنّه بحلول سنة ١٩١٤ لم يعدْ لألمانيا الكثير لتربحه من إكمال هذه السكة[١]، ثمّ تخلت الحكومة الألمانيّة نهائيًّا عنها[٢]، وكان تركُ الدّعم المالي علامة على هذا التحوّل الرسمي في الوقت الذي استمر فيه الدّعم الشعبي الألماني لهذا الخط[٣].

وبعد اندلاع الحرب سنة ١٩١٤ تجدّد الاهتمام الألماني بإكمال السكة وأصرت الحكومة العثمانيّة على مطالب ماليّة تتّصل بإتمامه؛ مما جعل الإمبراطور الألماني يوافق عليها كما طلبها ناظر الماليّة العثماني جاويد بك، وتجاوز الإمبراطور بذلك اعتراض مدير شركة سكة بغداد الذي لم يوافق على دفع نفقات الشحن على الخط من منطلق عدم النصّ على ذلك في عقد الامتياز[٤]، وفي أثناء الحرب قامت السّلطات العثمانيّة بفرض إملاءاتها على الشّركة في مطالب عديدة كفصل عمّال أرمن وإحلال جنود وسجناء حرب محلّهم في الوقت الذي كان الجنود منهكينَ في المعارك مما جعل إيواءهم وإطعامهم ملقى على نفقة الشركة التي لم تستفدْ كثيرًا منهم أو من ضبّاطهم[٥]، ووصل عددُ الذين كان على الشركة توفير العناية والكساء والطعام والمأوى لهم من جنود وأسرى إلى ٢٩ ألفًا، هذا بالإضافة إلى بناء فرع من السكة من رأس العين شرقًا، واشتكى مدير المصرف الألماني من معاناة الشركة الماليّة في الوقت الذي تحقق الحكومة العثمانيّة أرباحًا بالملايين[٦]، ويورد المؤلف أنه في بداية ١٩١٨ فشل خطّ بغداد في خدمة المجهود الحربي الألماني، وأنّ خسائر الشركة في سنة ١٩١٧

(١) ص ١٠٢.
(٢) ص ١١٠.
(٣) ص ١١١.
(٤) ص ١١٧.
(٥) ص ١٢١.
(٦) ص ١٢٦.

وصلت إلى عشرة ملايين فرنك انتهى معظمها في الخزينة العثمانيّة ، وفي حصيلة نهائيّة صبّ الاهتمام الألماني بالخط أكثر من خمسة مليارات مارك في الخزينة العثمانيّة، واتّخذت الحكومة العثمانيّة مزيدًا من القرارات التي رأت فيها الشركة إضرارًا بها في سنة ١٩١٨، مثل زيادة الضرائب على الواردات، وإعلان سيطرتها على قسم العراق من الخط للأغراض الحربيّة، ولم تتقدّم الحكومة الألمانيّة لنجدة الشركة وتخلت عن المشروع كليّة[١].

وفي تقويم ينطلقُ من وجهة نظر المصالح الغربيّة يقول المؤلف مكموري إنّ اهتمام ألمانيا بهزيمة بريطانيا بأي ثمن جعلها عرضة لاستغلال العثمانيين، وإنّ مساهمة الأتراك في المشروع كانت هي الإعاقة[٢]، وإن المشروع لم يصبح ألمانيًا، وسيطر عليه العثمانيون وتلاعبوا بالقوى الكبرى ليخدم الخطّ مصالحهم أولًا وقد حقق بالفعل كلّ أهدافهم: ربط استانبول بالبصرة وعواصم أوروبا، زيادة الأمن في الأناضول، التطوّر الاقتصادي في المناطق الريفيّة، ودعم موقف الدّولة العثمانيّة السيادي[٣]، وإنّ الألمان لم يصلوا إلى مركز القرار في المشروع وظلوا معتمدين على الظّروف ومطالب العثمانيّين، وإنّ ألمانيا ظلّت معتمدة على خط لم تتمكّن من السيطرة عليه[٤]، وكانت السّيطرة على عمليّة البناء في يد الدولة العثمانيّة، وكان الألمان يعدلون خططهم لتناسب الظروف العثمانيّة، بل إن الخطّ منح الدولة العثمانيّة قدرةً لصدّ التمدّد الألماني سياسيًّا واقتصاديًّا[٥]، ولم يتوصل الألمان إلى احتكار التجارة العثمانيّة رغم أنّ القطارات كانت هي الوسيلة الحديثة الرئيسة التي استخدمتها الدول الكبرى لتوسيع تجارتها، كما لم تتمكّن ألمانيا من زرع مستوطناتها لحماية هذا التمدد الاقتصادي[٦].

---

(١) ص ١٢٩ - ١٣٠.

(٢) ص ١٣١.

(٣) ص ١٣٧.

(٤) () ص ١٣٨.

(٥) ص ١.

(٦) ص ٩.

مصيرُ سكّة حديد بغداد

لم تبلغ السّكة منتهاها، وحولها صراع الدول الكبرى من طريق تجاري عالمي يصل بين برلين وعواصم أوروبا من جهة، ثمّ استانبول فبغداد فالكويت على ساحل خليج البصرة، إلى أداة جلبت الفوضى والمحنة بدل النّصر والوحدة، ويشير المؤرخون إلى أنّ سكة حديد بغداد كانت أكثرَ الأسباب التي رجحت قيام الحرب الكبرى الأولى(١)، فدمّرت فرصة الخطّ لتحقيق إمكاناته التجاريّة (٢)، وبعد الحرب تقاسمت دول التجزئة ما أنجز منه وتحوّل إلى نقل السكان المحليّين في تركيا وسوريا والعراق بالإضافة إلى البضائع، وليس خطًّا عالميًّا كما كان يمكن أن يحدث في ظلّ دولة واحدة، أمّا الكويت فقد ضاعت منها فرصة الاتّصال بجيرانها بواسطة السكك الحديديّة، وظلّت الأحلام تراودها بإنشاء سكّة إقليميّة لم تتحقّق في زمن طويل مضى، وربّما تحققت بصورة جزئيّة في يوم ما.

وبهذا نرى أنّ مصير المشروعين الكبيرين سكّة حديد الحجاز وسكة حديد بغداد كان متشابهًا في ظلّ إصرار الدول الكبرى على حرمان بلادنا من التطوّر الموازي لتطورها، وعلى النظر إلى مصالحنا من زاوية مصالحها الضّيقة.

تقويمُ بناء السّكك الحديديّة في الدولة العثمانيّة:

إنّ بناء السكك الحديديّة في الدولة العثمانيّة يطرح موضوعًا أوسع للنقاش وهو الاستثمار الأجنبي ومدى فائدته للدولة المتخلّفة في دفع عجلة التطوّر، إذ لم تكن النّتائج المترتبة على بناء القطارات العثمانيّة إيجابيّة دائمًا، لأنّ بُناتها الأجانب كان لهم مصالحُ تختلف عن مصالح العثمانيّين، وإذا كانت الدولة العثمانيّة قد تمكنت بمجالها الواسع وأهميتها السياسيّة الدوليّة، حتّى في زمن التراجع، من الحدّ من الآثار السلبيّة للحضور الاقتصادي الغربي في بلادها؛ فإنّ هذه العوامل الكابحة تلاشت بزوال

(١) McMurray، ٢٠٠١، ص ٤، وأيضًا: Jastraw، ص ١، وأيضًا: منصور، ٢٠٠٨، ص ٨٤.
(٢) McMurray، ٢٠٠١، ص ١٣٢ و ١٣٧.

الخلافة وقيام دول الاستقلال والتجزئة المجهريّة مكانها في ظروف فقدت معها معظم أوراق الضغط التي توفرت في الماضي.

■ **الآثارُ السلبيّة لبناء القطارات العثمانيّة:**

١) ساهمت امتيازات الإنشاء التي منحت لدول غربيّة مختلفة في تقسيم الدولة العثمانيّة إلى مناطق نفوذ بين هذه الدول، حسب الامتيازات الغالبة في كلّ منطقة، وذلك تبعًا لاستيراد مواد الإنشاء ثمّ زيادة استيراد البضائع المصنعة من الدول الأوروبيّة صاحبة الامتياز، وتحول الزراعة في المناطق التي يمر بها القطار نحو الزراعة التصديريّة وهو أمر زاد من الاعتماد على طلب المصنوعات الغربيّة الرخيصة، وتغلغل رأس المال البريطاني في غرب الأناضول في ستينيات القرن التاسع عشر، ورأس المال الفرنسي في بلاد الشام في تسعينيات القرن نفسه، ورأس المال الألماني في وسط وجنوب الأناضول في الفترة نفسها أيضًا، وكانت حصّة الفرنسيين من الخطوط أطول من حصة الألمان في المجمل[١]، وكان هذا التقاسم في النفوذ الذي اعتمد أيضًا على الحضور بغير السكك الحديديّة في مناطق أخرى ممهدًا لتقاسم أراضي الدولة العثمانيّة بعد الحرب الكبرى الأولى، إذ حصلت فرنسا على سوريا ولبنان حيث غلب نفوذها الاقتصادي وحصلت بريطانيا على العراق وفلسطين حيث كان رأسمالها قد تغلغل قبل حلول السكك الحديديّة في مجالات أخرى.

٢) ساهمت القطارات في تدمير صناعات محليّة أمام غزو الصناعات الأوروبيّة الأرخص والتي تخللت البلاد بواسطة هذه القطارات[٢].

٣) ساهمت القطارات كذلك في تراجع التجارة الداخليّة بين أجزاء الدولة العثمانيّة لحساب التجارة مع الخارج[٣] وهي نتيجة ترتبت على البند السابق.

(١) Pamuk، ١٩٨٧، ص ٦٨ – ٦٩.
(٢) نفس المرجع السابق، ص ٦٩، وأيضًا: إينالجيك، ٢٠٠٧، ج ٢ ص ٥٦٥.
(٣) Pamuk، ١٩٨٧، ص ٨٤.

٤) يرى شارل عيساوي أنه لم يكن هناك تنسيق في عمليّة بناء الخطوط المختلفة، فكانت هناك ازدواجيّة في بناء بعضها، وتنوّع في عرض الخطوط في بعضها الآخر، ولم تبن أفرع أخرى كانت الحاجة ماسة إليها، كما كانت أجور النقل مرتفعة، وتكبدت خطوط خسائر وعجزت عن منافسة الطرق التقليديّة في كثير من الأجزاء[١]، إلّا أنه يجب التريث في قبول هذه السلبيات لأن الازدواجيّة كان لها ما يبررها عندما كانت الدولة مضطرة لعدم الخضوع لشروط الشركات الغربيّة كما سبق تفصيله، أما الخسائر فإنها قلّت مع مرور الزمن وتحوّلت إلى أرباح كما سيأتي، وأكد المؤرخ عيساوي نفسه أن فوائد السكك يجب عدم إنكارها، ويمكن القول إن هذه السلبيات نتجت عن الأطماع الغربيّة .

٥) تباينت الآراء عن الضمانات الكيلومتريّة التي منحتها الدولة العثمانيّة لأصحاب الامتيازات وكفلت لهم بها حدًّا أدنى من الأرباح عن كلّ كيلو متر يتمّ بناؤه من الخط المعني، فيرى المؤرخ شوكت باموك مثلًا أن زيادة العوائد الضريبيّة الناتجة عن التوسع الزراعي لم تُغطّ مدفوعات الضمانات ولم تعوضها، ومن ثمّ فإن القطارات فشلت في منح التعافي المالي الذي توقعته الدولة منها[٢]، ويرى كواترت أن الثمن المدفوع في هذه الضمانات يبدو عاليًا للغاية، إذ رهن المستقبل من أجل بناء الحاضر في وقت يتزايد باستمرار التعقيد في شبكات الاتصال الماليّة في الغرب، ومن ثمّ مزيد من خسارة الاستقلال، ويحسب مقدار ما دفعته الدولة من ضمانات حتى سنة ١٩١١، فوجد أنه يساوي ١٧٠ مليون فرنك، ١٠٠ منها لخط الحجاز، ويقول إنّ الضرائب الزراعيّة غطّت هذا المبلغ وفق أحد الحسابات ولكنها لم تدخل الخزينة العثمانيّة، ولكن يعود فيقول إنّ إجمالي الضمانات تلاشى مع الزمن عندما أخذت السكك الحديديّة تحمل مزيدًا من البضائع وصارت أكثر

(١) عيساوي، ١٩٩٠، ص ٣٤٦.
(٢) Pamuk، ١٩٨٧، ص ٧١ و ١٣٤.

قدرة على الوفاء بحاجاتها[1]، ويؤكّد المؤرخان شو هذا القول بالإشارة إلى أن الدخل الحكومي من تشغيل القطارات تضاعف عشر مرات تقريبًا في غضون عشرين عامًا بين ١٨٧٧ لغاية ١٨٧٨ إلى ١٩٠٧ لغاية ١٩٠٨[2]، ولكن لم يأخذ هذا التطور مداه المنطقي إذ تحطمت هذه المشاريع بمجيء الهيمنة الأجنبيّة وتقسيم بلادنا بينها ثمّ تكريس هذا الانقسام بحدود الاستقلال والتجزئة التي عجزت عن إحياء هذه المشاريع، ومن ثمّ لم يبق من فوائدها شيء.

ويتساءل روجر أوين عن ضرورة نظام الضمانات الكيلومتريّة وأثرها على إدارة السكك الجديدة فيقول إنه لا يمكن الإجابة عن ذلك وفق المعلومات المتوفرة ولكن أدلة تشير إلى أن الضمانات كانت عالية أكثر من اللّازم في الأراضي المزروعة، أمّا في المناطق غير المأهولة فإنها شجّعت الإنفاق المسرف على الإنشاءات ولم تشجع تطورًا سليمًا لنقل السلع[3].

ويقرّ شارك عيساوي بأن الضمانات كانت عالية الثمن[4]، ولكنه يقول أيضًا إنه بين ١٩٠٢ و١٩١٤ دفعت الحكومة العثمانيّة ٩٠٠ ألف جنيه إسترليني ضمانات للسكك، وهو مبلغ يساوي إجمالي عوائدها، الأمر الذي يؤكّد أنّها قامت بمهمتها والتزاماتها الماليّة[5] وإنّه لم يكن لهذه السكك بديل[6].

ويجمل هرشلاغ المسألة بشكل أكثر وضوحًا ويضعُ النقاط على الحروف في تحديد المسئوليات بقوله إن العائدات الماليّة سنة ١٩١٤ كانت كافية لاستبعاد كلّ المدفوعات الحكوميّة بمقتضى الضمانات الكيلومتريّة وذلك نتيجة كفاءة الإدارة التي أقيمت

(١) إينالجيك، ٢٠٠٧، ج ٢ ص ٥٦١.
(٢) Shaw، ٢٠٠٢، ج ٢ ص ٢٢٧.
(٣) أوين، ١٩٩٠، ص ٢٧٦.
(٤) عيساوي، ١٩٩٠، ص ٣٤٦، وأيضًا: Issawi، ٢٠١٠، ص ٦٠.
(٥) Issawi، ٢٠١٠، ص ٥٥.
(٦) نفس المرجع السابق، ص ٦٠.

لتشغيل السكك[١]، وإن تعهّد الحكومة بحماية المستثمرين له مبرره الاقتصادي، خصوصًا إذا كان المشروع حيويًّا، ولكنّه يوجه اللّوم إلى المستثمرين الذين لم يكن من المعقول أن يطالبوا بالمبادرة الحرّة، وحرية الحركة لرأسمالهم (مبادئ السّوق الحرة) من ناحية، وبالتدخل الحكومي لصالحهم من الناحية الأخرى، وهو اعتراض يتضاعف في بلدٍ متخلّف يعاني النقص في رؤوس الأموال وحالته الماليّة وتوقعه بشكل متزايد ومستمرّ في أنياب الدائنين واستعبادهم[٢]، ويرى لوتسكي أيضًا أنّ الضمانات كانت وسيلة رئيسة لنهب الدّولة العثمانيّة وممتلكاتها العربيّة نهبًا ربويًّا على يد رأس المال الأجنبي[٣].

■ فوائدُ السّكك الحديديّة:

يعود معظمُ المؤرخين السّابقين إلى تأكيد الآثار الإيجابيّة التي عادت على الدولة العثمانيّة من بناء السكك الحديديّة، وهي كما يلي:

١) يقول المؤرخ شوكت باموك إنّ الأزمة الاقتصاديّة التي حدثت في سنة ١٨٧٣م أثرت على دخل الدولة العثمانيّة من مورده الرّئيس؛ وهو الضرائب والجمارك، وإن الحكومة كانت تبحث عن حلّ بعيد المدى لهذه الأزمة بعيدًا عن الاقتراض من الأسواق الأوروبيّة المأزومة، ووجدت هذا الحلّ في بناء السكك الحديديّة في الوقت الذي كانت رؤوس الأموال الألمانيّة والفرنسيّة في تنافس للحصول على امتيازات من العثمانيين، وكان هدف الحكومة العثمانيّة من منح هذه الامتيازات في ثمانينيات القرن التاسع عشر تطوير الكفاءة الإداريّة في جمع الضرائب وتشجيع الزراعة بربط أراضيها بالمدن والموانئ، وهذا التطوير في الأراضي غير المزروعة سيزيد العائدَ المالي منها، كما ستربط القطارات الأقاليم بالعاصمة وهي أهميّة سياسيّة وعسكريّة واقتصاديّة كما سبق ذكره؛ لأنّها ستقوّي يد الحكومة عل حساب

(١) هرشلاغ، ١٩٧٣، ص ١٠٠.
(٢) نفس المرجع السابق، ص ٦٨.
(٣) لوتسكي، ٢٠٠٧، ص ٣٤٧.

أيدي الوسطاء في جمع الضّرائب، كما ستقوي موقع قمح الأناضول في منافسة القمح الأمريكي والروسي الذي لا تفرض عليه ضرائب بموجب معاهدات التّجارة الحرّة، وستكون المنافسة على صعيد السوق المحلي والعالمي بعد ما كانت أسعار القمح المحلي مرتفعة قبل بناء السّكك ولا تسمح له بالمنافسة(١)، ولاحظ باموك أيضًا أن خطّ الأناضول ساهم في دعم زراعة التّصدير، وحوّل مساحات واسعة لزراعة القمح والشعير للتصدير إلى استانبول والاستهلاك العسكري بالإضافة إلى السوق الخارجي، فقلَّ الوارد وزادت الصادرات إلى أوروبا عن ثلاثة أرباع الكميّة الإجماليّة(٢)، كما كان للقطارات دورٌ في نشر العمران عن طريق زيادة المصارف والاستثمار في الماء والغاز والكهرباء والتعدين والصناعة وبناء الموانئ(٣).

٢) أمّا دونالد كواترت فيرى أنّ السكك الحديديّة العثمانيّة قدّمت مزايا سياسيّة واقتصاديّة وعسكريّة مهمة، إذْ فتحت الأقاليم لسيطرة الدولة، وساهمت في إنجازات حروب اليونان والبلقان والحرب الكبرى بسرعة نقل القوات إلى جبهات القتال، كما ساهمت في إخضاع البدو، وخفضت نفقات النقل وحفزت ظهور شبكات نقل جديدة بالدّواب عوضًا عن الشبكات التي اضمحلّت بحضور القطارات، وساهمت في ظهور صناعات متعلّقة بالحديد والصلب وإن لم تقض على الحاجة للاستيراد من الخارج، ومنحت ما بين ١٠ لهمد ١٣ ألف وظيفة ثابتة متعلّقة بتشغيل القطارات، وزادت من التنقل الداخلي على المستوى الشعبي، وصاحبها عمران وتمدّنٌ فرعي وإعادة توزيع السكان كما زاد عددُ السّكان في المناطق التي تمر بها الخطوط، وانخفضت نفقات الحجّ وتضاعف عددُ الحجاج، أمّا على الصعيد الزراعي فحدثت تغيرات كبيرة تمامًا ، فتحسّنت إمكانات النقل

(١) Pamuk، ١٩٨٧، ص ٧٠، ٧١، ١٣٤.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ١٠٤.

(٣) نفس المرجع السابق، ص ٦٩.

عند المزارعين المحليين وتحسّنت إمكانات الشراء للمستهلكين عندما انخفضَ أجر شحن السّكر إلى النصف، وزاد الإنتاج الزراعي بشكل لافت للنظر مع انخفاض أجور النقل وزيادة أسعار المنتجات، واستبدل بالحبوب المستوردة حبوبًا محليّة وفّرت على ميزان المدفوعات مبالغ كبيرة وصلت إلى ٧٠٠ ألف ليرة سنويًّا، فقدمت أرباحًا لتعويض عمليات الاستيراد وتعزيز دور الاقتصاد بصفته مورّد موادّ أوليّة، وقد جاوز حجم الصادرات على السكك الحديديّة حجم الواردات بقدر كبير وصل إلى ٧٠-٨٥٪ إلّا في المدن القريبة من الساحل، ورغم تدمير صناعات حرفيّة كما مرّ ذكره، استمرّ ازدهار مراكزها في المناطق التي لم تمرّ بها الخطوط، كما ازدهرت مراكز صناعيّة جديدة بحلول هذه السكك[١].

٣) ويرى شارل عيساوي أنّ فوائد السكك يجب عدم إنكارها، إذ بشرت مشروعات سكك بغداد والسكك التي بناها الفرنسيون بمستقبل أكثر إشراقًا، وأكّد على التحسن الكبير الذي حققته السكك الحديديّة[٢]، ورغم السّلبيات التي صاحبتها فإنّه لم يكن لها بديل[٣]، فقد جعلت الزيادة الواسعة في المحصول الزّراعي ممكنة في المناطق التي تمرّ بها كما قامت بنقل نصف حجم التجارة الخارجيّة[٤].

٤) ويعدّد جوني منصور فوائد القطارات بصفة عامّة، ففي الميدان الاقتصادي توفير وسيلة لنقل الكميات الضّخمة بسرعة أكبر وبنفقة أقلّ، وزيادة التبادل التجاري، وفي الميدان الديمغرافي المساهمة في حركة الهجرات، وفي الميدان الثقافي المساهمة في زيادة اللقاءات الحضاريّة بين الجماعات البشريّة، وفي الميدان العمراني تطوّرت حركة العمران وصاحبها بناء شبكات الطرق والإنارة والخدمات، وفي الميدان الاجتماعي تغيّر مفهوم الزمن جذريًّا بعد التقيد بمواعيد القطارات والتي

---

(١) إيناجيك، ٢٠٠٧م، ج٢، ص ٥٦١ - ٥٦٦. وأيضًا: كواترت، ٢٠٠٤م، ص٢٣٠-٢٣١.

(٢) عيساوي، ١٩٩٠م، ص ٣٤٧.

(٣) Issawi، ٢٠١٠م، ص ٦٠.

(٤) نفس المرجع السابق، ٥٧.

دعمها بناء ساعات في المحطّات(١)، وهو ما يذكرنا بالسّاعات العديدة التي أنشأها السلطان عبد الحميد في ميادين الكثير من المدن العثمانيّة ليحضّ رعاياه على احترام الدّقة في المواعيد كما يقول المؤرخ فيليب مانسل(٢)، ثمّ يطبّق الفوائد السابقة على مدينة حيفا التي وصلها فرع سكة الحجاز فيلاحظ زيادة في السكان وتطويرًا للميناء، وتطويرًا اقتصاديًّا شمل التجارة والصناعة، وتطوّرًا عمرانيًّا وتطوّرًا سياحيًّا وتطورًا في الإدارة(٣).

■ الفوائدُ التي أصبحت سلبيّات:

ولكنْ يلاحظ أنّ قسمًا من الفوائد التي عادت على الدولة العثمانيّة من بناء السكك الحديديّة كان لها سلبيات على المدى البعيد، وذلك لأنها كانت جزءًا من عمليّة الاندماج بالسوق الغربي واقتصاده وليست تطورًا ذاتيًّا مستقلًّا يؤدّي إلى اقتصاد مزدهر وقائم بذاته كما حدث في أوروبا نفسها، ومن هذه الفوائد المتحولة انتشار الزّراعة لأجلِ التصدير التي حوّلت أقاليم أخرى في العالم من الاكتفاء الذاتي إلى الاعتماد الكلي على الغرب، ومع أنها جلبت للدولة العثمانيّة مواردَ ماليّة إضافيّة على المدى القصير، فإنها كانت جزءًا من عمليّة شاملة لو تم للغرب ما أراده منها لتحوّلت الدولة إلى الإنتاج الأحادي كما حدث مع مصر مثلًا في نفس الفترة وذلك ضمن تحويل الأطراف إلى مزود للمركز بالغذاء والمواد الخام لتنفرد دول أوروبا بالإنتاج الصناعي الذي يزيد قوتها وهيمنتها على العالم، ولهذا لم يكن من العجيب أن يتوافق التحول نحو زراعة التصدير مع زيادة الطلب على الصناعات الخارجيّة (٤)، ومن ذلك أيضًا التوسع التجاري الذي جلبته القطارات ولكنه كان على حساب التجارة الداخليّة بين أجزاء الدولة(٥)، فكانت السكك الحديديّة تنقل ٧٥٪ من

---

(١) منصور، ٢٠٠٨م، ص ٣١.

(٢) تدمري، ٢٠٠٢م، ص ٩.

(٣) منصور، ٢٠٠٨م، ص ١٤٧-١٥٥.

(٤) Pamuk، ١٩٨٧، ص ٦٩.

(٥) نفس المرجع السابق، ٨٤.

صادراتها إلى الخارج[١]، فتراجعت التجارة البينيّة كما دمّرت الواردات صناعات حرفيّة وناشئة.

وإذا كانت الدولة العثمانيّة بامتدادها الواسع واحتفاظها بقدر كبير من الاستقلال في القرار والأهميّة الدوليّة؛ تمكّنت من الحدّ من هذه السلبيات بأوراق المقاومة التي في حوزتها، فلم تفقد الاكتفاء الذاتي حتى لحظاتها الأخيرة، ولم تتحوّل إلى مزرعة لأوروبا [٢]، وهذا عكس ما حدث لغيرها من الأقاليم التي مارست الإنتاج الأحادي لتلبية حاجات السّادة الغربيين، كما تجاوزت حجم الصادرات العثمانيّة على السكك الحديديّة حجم وارداتها بقدر كبير [٣]، بل إنّ الواردات قلّت أحيانًا نتيجة التوسع الزراعي[٤]، واحتفظت الصناعات باستمراريتها، وظلّت التجارة الداخليّة هي السّائدة واحتفظت بتفوّقها على التجارة الخارجيّة إلى آخر أيام الدولة، وكانت القطارات تحمل أكثرَ من نصف هذه التجارة الداخليّة [٥]، أقول إذا كان هذا هو حال الدولة العثمانيّة بإمكاناتها، فإنّ دول الاستقلال والتجزئة التي خلفتها لم تكن تملك تلك القدرات أو إمكانات المقاومة السابقة لمواجهة الطوفان الاقتصادي الغربي فتحوّلت حتى البلدان الزراعيّة التقليديّة منها إلى مستوردة للغذاء بل معتمدة كليًّا على الخارج فيما كان حتّى الأمس القريب غلالها الرئيسيّة، هذا بالإضافة إلى اعتماد الزراعة الأحاديّة التي زوّدت الغرب بحاجاته، وأدّت إلى حاجة هذه الدول إلى الغرب، والاعتماد شبه الكامل على الصناعات الغربيّة نتيجة الفشل الصناعي الذي سقطت فيه دولُ التجزئة وتدمير المحاولات القليلة التي استطاعت تحقيق بعض الإنجازات، أمّا التجارة فلم يتبقّ بين هذه الدول علاقة ذات شأن مقارنة بعلاقاتها التجاريّة الواسعة مع الغرب.

---

(١) ايناجيك، ٢٠٠٧م، ج ٢، ص ٥٦٦.

(٢) Pamuk، ١٩٨٧، ص ١٤٤.

(٣) ايناجيك، ٢٠٠٧م، ج ٢، ص ٥٦٥.

(٤) Pamuk، ١٩٨٧، ص ١٠٤.

(٥) Issawi، ٢٠١٠م، ص ٥٧.

لقد ظهرت هذه السّلبيات الناتجة عن بناء القطارات لأنّ السكك الحديديّة كانت استثمارات أجنبيّة في معظمها، ونبعت أهميتها للمستثمرين الأجانب من قدرتها على تزويد بلادهم بالمواد الخام اللازمة للصناعة وبالطعام والأسواق لتصريف السلع المصنعة [١]، إذ ركّزت نيّة الاستثمار الأجنبي على توسيع التجارة[٢]، وفقًا لقواعد تقسيم العمل الدولي التي أوكلت مهمة إنتاج المواد الخام وتسويق السلع إلى الأطراف في الوقت الذي تضطلع بلاد المركز الأوروبي بمهمّة الصناعة، ولهذا لم يتوجه القسم الأعظم من الاستثمار الأجنبي في الدولة العثمانيّة وفي غيرها نحو القطاعات الصناعيّة والزراعيّة والتعدينيّة بل تركّز على التجارة والقطاع المالي، ومن ثمّ لم يكن للسكك الحديديّة في الدولة العثمانيّة نفس الأثر الشّامل الذي أحدثته في أوروبا[٣]، وذلك حين كانت جزءًا من نهضة متكاملة صبّت فوائدها في خانة المصالح الداخليّة، أمّا عندنا كانت جزءًا من نفس هذه المصالح الأوروبيّة الداخليّة، التي هي خارجيّة بالنسبة إلينا، لم يكن من العجيب أن تكون الفائدة الرئيسيّة التي نتجت عن هذه السكك هي ما اتّجهت إليه النوايا منذ البداية، وهو زيادة التجارة ولكن ضمن إطار الداخل الغربي وليس داخليًّا لنا، وعند حساب النسب المئويّة التي ساهمت بها دول أوروبا في هذه المشاريع، نجد أن ٨٠ ٪ من الاستثمار الألماني و ٦٠ ٪ من الفرنسي، و ٤٠ ٪ من البريطاني اتجهت نحو بناء هذه السكك الحديديّة [٤]، وأن حجم الاستثمار الأجنبي لم يتجاوز ١٠ ٪ من الاستثمار المحلي، وأنّ أرباح رأس المال الأجنبي من القروض والاستثمارات بين ١٨٥٤م- ١٩١٤م فاقت ما كسبته الدولة العثمانيّة من تدفّق هذه الأموال، ولهذا كان الربح الصافي في مصلحة الدّائرة الكليّة التي بنيت هذه المشاريع لحسابها أكثر منه لصالح البلد المضيف، إذ

(١) Pamuk، ١٩٨٧، ص ٦٨.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٦٧.

(٣) Issawi، ٢٠١٠م، ص ٦٠.

(٤) Pamuk، ١٩٨٧، ص ٧٩.

لم يقم رأس المال الأجنبي بدور في التّراكم الرأسمالي لهذه الدولة[١]، فظلت مع بقيّة الأطراف هم المساهمين في التراكم الرأسمالي لدول المركز، ولم يغيّر الإشراف الأجنبي على الماليّة العثمانيّة من وضعها داخل التقسيم الدولي للعمل[٢]، كما قضت الاستثمارات على بدايات تكوّن سوق داخلي للتطوير الرأسمالي، وذلك عندما زاد اندماج المناطق التي وصلت إليها القطارات بالسّوق الغربيّة بواسطة تخفيض سعر الواردات وارتفاع سعر الصادرات[٣]، مما سهل عمليّة التكوين وفق حاجات هذا السوق أكثر من المساهمة في تكوين سوق داخلي[٤]، ولهذا رأى كواترت أن تمويل الخطوط الحديديّة برؤوس أموال أجنبيّة، إلّا حالات قليلة، قد سرّع التنميّة الاقتصاديّة في الدولة العثمانيّة ولكنه في الوقت نفسه زاد من سيطرة الأجانب على قطاعي المال والاقتصاد[٥]، وهو أمر لم يحدث قطعًا عندما بنيت السكك في دول أوروبا فلم يكن هناك مَن يوجّه هذين القطاعين (المال والاقتصاد) سوى أصحاب البلاد؛ ولهذا صُنع الازدهار المستقلّ والتطور المتكامل، وفي إشارة إلى الاستثمارات الأجنبيّة في البلدان المتخلفة في منتصف القرن العشرين قال الدكتور رمزي زكي فيما ينطبق أيضًا على الاستثمارات سابقًا إنّها لم تتّجه إلى تمويل وإنشاء مشروعات معينة تطلّبتها التنمية الاقتصاديّة والاجتماعيّة في هذه البلاد، أو إلى تنفيذ بعض المشروعات المدرجة في خطط التنمية فيها، بل اتّجه (الاستثمار) أساسًا إلى مجالات معيّنة تتناسب مع مصالح الشركات الأجنبيّة واستراتيجياتها في تعظيم معدّل الربح، وظلّ النّمط المفضّل لتلك الاستثمارات هو الاستثمار في مجال إنتاج وتصدير المواد الخام[٦].

(١) نفس المرجع السابق، ص ٧٨.
(٢) Kasaba، ١٩٨٨م، ص ١١١ و ١١٢.
(٣) Pamuk، ١٩٨٧، ص ٧٩٤٢ و ٤٣.
(٤) نفس المرجع السابق، ص ١٧.
(٥) كواترت، ٢٠٠٤م، ص ٢٣٠.
(٦) زكي، ١٩٨٧م، ص ٢٠٧.

ب) التّرام

بدأ في النّصف الثاني من القرن التاسع عشر دخول الوسائل الحديثة في المواصلات البريّة إلى جانب القطارات التي استعرضنا جانبًا منها فيما سبق، فيذكر المؤرّخ عباس العزاوي مثلًا أنّ الترامواي دخل بغداد سنة ١٨٦٩م لتيسير زيارة الكاظميّة على الزّوار[١]، وهذا يعني عدم وجود الحسّ الطائفي عند الدولة العثمانيّة وذلك لأنّها كانت تمثّل كلّ المسلمين، ومن المحزن أن تقوم الحكومة العراقيّة سنة ١٩٤١م بتصفية هذا المشروع دون تحويله إلى أيّ مشروع آخر مفيد ممّا أثار عجب واستياء صاحب التاريخ[٢]، ويذكر المؤرخ يلماز أوزتونا إنه في عهد السّلطان عبد الحميد دخلت السيارة والترام إلى المدن العثمانيّة، وأنّ الترام دخل مدنًا كالعاصمة استانبول وبيروت وإزمير وسالونيك، وكان في البداية يسير بواسطة الخيل ثمّ شغّل بالكهرباء[٣].

ويذكر المؤرخان قصاب وتدمري أنّ الترام دخل بيروت سنة ١٨٩٥م وربط بسكة حديد دمشق- بيروت سنة ١٨٩٨م[٤]، ويذكر الكاتب عبد الغني العطري أنّ الترام دخل دمشق في سنة ١٩٠٧م وظلّ إلى عام ١٩٦٢م[٥]، ونلاحظ من العرض السابق نموذجًا لتوزيع المغانم على مختلف إنماء الدولة، إذ دخلت وسائل النّقل الحديثة على العاصمة إضافةً إلى القسم الأوروبي من الدولة (سالونيك) والأناضول (إزمير) والبلاد العربيّة (بيروت)، فليس هناك مركز يستأثر بالفوائد والعائدات على حساب الآخرين بل يكون الخير موزعًا بين جميع الأطراف مما يؤكّد وحدة بنيان الدولة العثمانيّة واختلافها عن الإمبراطوريات الاستعماريّة التي عاصرتها والتي لم تكنْ تملك هذه الشموليّة في وحدة المصير بين أجزائها المختلفة، وهذه الوحدة يتكرّر ظهورها في مجالات أخرى في الحياة العثمانيّة.

(١) العزاوي، ٢٠٠٤م، ج ٧، ص ٢٧٧.
(٢) نفس المرجع السابق، ج ٧، ص ٢٧٨.
(٣) أوزتونا، ١٩٩٠م، ج ٢، ص ١٨٧.
(٤) تدمري، ٢٠٠٢م، ص ١٢٢.
(٥) العطري، ١٩٩٨م، ص ٧٠.

ج) الطّرقُ المعبّدة

لأهدافٍ تتعلّق بتسهيل العمليّات العسكريّة وجمع الضرائب وتسهيل التجارة الداخليّة التي كانت تؤلف معظم التجارة العثمانيّة، بالإضافة إلى دعْم الزّراعة التي يقوم عليها اقتصاد الدولة، قامت الحكومة العثمانيّة في عهد السّلطان عبد الحميد بمدّ الطّرق المعبّدة مستخدمة وسائل العمل الإجباري وفرض الضرائب على القرى المجاورة للطّرق، فتضاعفت المسافات المعبدة إذ كان يتمّ تعبيد أكثر من ٨٠٠ كيلو متر في السنة وإصلاح ٤٥٠ كيلو مترًا آخرين(١)، وخصّصت الدولة ١٠٪ من واردات المصرف الزراعي العثماني لتعبيد الطرق(٢)، كما أشار عيساوي في معرض الحديث عن تطوّر المواصلات في بلادنا إلى أنّ الدولة العثمانيّة كانت تملك مخططًا طموحًا لبناء الطرق ولكنّه أجهض باندلاع الحرب الكبرى الأولى(٣)، وفصل هذا المخطط بالقول إنّ جزءًا من خطة التّنمية العامّة لتركيا الفتاة أُبرم فيها عقد مع الشركة العامة للطرق في الإمبراطوريّة العثمانيّة لإقامة ٩٣١٢ كيلو مترًا من الطّرق بكلفة قدرها مليونا جنيه، من بينها ٤٥٩ كيلو مترًا في دمشق وبيروت والقدس ولبنان و ١١٧٣ كيلو مترًا في حلب وبغداد وأورفة ودير الزور (٤).

٢- المواصلاتُ البحريّة:

لم تحظَ المواصلات البحريّة بنفس الاهتمام الذي حظيتْ به المواصلات البريّة في الدولة العثمانيّة في آخر أيّامها، وتُرِك الاهتمام بها للشّركات الخاصّة العثمانيّة والأجنبيّة التي عملت منذ عهد التنظيمات الخيريّة، وكان للدّولة أسطولها الذي حظي بالدّعم في عهد السلطان عبد العزيز بصفته إدارة خاصّة تنفق عليها الخزينة الخاصة، فلمّا تولّى السلطان عبد الحميد جعل إدارتها بيدِ شركة عثمانيّة خاصّة دخل فيها رأس

(١) Shaw، ٢٠٠٢، ج ٢ ص ٢٢٨.
(٢) منصور، ٢٠٠٨، ص ٤٥.
(٣) Issawi، ٢٠١٠، ص ٥٣.
(٤) عيساوي، ١٩٩٠، ص ٣٤٠.

المال الأجنبي ولكن الإشراف لنظارة البحريّة، وازداد عدد السفن العثمانيّة في هذا العهد زيادة ملحوظة وتضاعف عدد السفن البخاريّة التي أمّت العاصمة استانبول ثلاث مرّات في حين انخفض عدد السفن الشراعيّة التي كان زمنها في إدبار(١)، وكان السّبب في هذه الزّيادة في عدد السفن البخاريّة هو التّحسينات التي دخلت على ميناء استانبول وقامت بها شركات منحت الامتيازات كشركة ميناء استانبول التي عرضت في بند الاستثمار جانبًا من طريقة تعامل الدولة معها، وكيف أنّ عمّال الميناء امتلكوا مجالًا واسعًا لفرض مطالبهم مدعومين بتأييد الحكومة أو غضّ نظرها، ولما تغيّرت معاملتها نتيجة حسابات سياسيّة أخرى خسرت دعمَ هذا القطاع من الرعيّة الذي أيّد الانقلاب على السّلطان عبد الحميد.

أنشئ العديد من الموانئ في هذا العهد، فإضافة إلى ميناء استانبول المفتتح في سنة ١٩٠١ بجهود الشركة الفرنسيّة آنفة الذّكر، افتتحت شركة سكة الأناضول ميناء عند محطة قطارات حيدر باشا في سنة ١٩٠٢، وفي سنة ١٩٠١ افتتح ميناء حديث في سالونيك، وكان ميناء إزمير قد افتتح في سنة ١٨٧٥ بجهود شركة بريطانيّة، أمّا في بيروت فتمّ تحديث الميناء في الفترة الممتدة بين ١٨٩٠ لحد ١٨٩٥ بواسطة شركة فرنسيّة بميزانيّة قدرها ١١ مليون فرنك، وجرى توسيعه وتطويره بعد العهد العثماني، وهذا التوزيع في افتتاح الموانئ الحديثة بين أجزاء الدولة المختلفة هو نفس التوزيع الذي لاحظناه في انتشار الترام الحديث، إذ تمتعت الجهة الأوروبيّة والأناضول والبلاد العربيّة كلّ منها بنصيبٍ من هذه التّطورات مما أعطى معنى لوحدة الدولة ووحدة المصير بين أجزائها المختلفة.

ويقول البروفيسور عيساوي إنّ الدولة العثمانيّة بدأت في سنة ١٩١٤ برنامجًا طموحًا في بناء الموانئ ولكنّ اندلاع الحرب الكبرى أجهضه كما أجهض غيره من البرامج آنذاك(٢)، وذكر أيضًا أنه في سنة ١٩١٢ بدأ العملُ لبناء ميناء حديث

(١) Shaw، ٢٠٠٢، ج ٢ ص ٢٢٨.
(٢) Issawi، ٢٠١٠، ص ٥٠.

في الإسكندرونة وأنجز منه القليل لانتظار استكمال السكة الحديديّة التي تربطها بحلب، كما منح امتياز لإقامةِ ميناء حديث في حيفا لسكّة حديد الحجاز، ووضعت خطة لبناء ميناء في يافا، كما نوقشت فكرة إقامة ميناء في جونيّة اعترضت عليها شركة ميناء بيروت[١].

ولا بأس في هذا المجال من الاطّلاع على واحد من أقطار الدولة العثمانيّة كان له صلة وثيقة بالمواصلات البحريّة، وشهد صراعًا خاضته الدولة مع الدّول الكبرى لإثبات حقوقها وإبعاد آثار التدخل عنه، هذا القطر هو العراق الذي شهد أوّل دخول للنّقل الحديث إلى منطقة الهلال الخصيب[٢]، والذي أدرك العثمانيون أهميّة عدم ترْكه فريسة للأطماع البريطانيّة التي تسلّلت بواخرها إلى الأنهار العراقيّة منذ ثلاثينيات القرن التاسع عشر ثمّ حصل مؤسّس بيت لنش التجاري سنة ١٨٤١ على تفويض من الحكومة العثمانيّة لتشغيل باخرتين تقومان بنقل المسافرين والبضائع[٣]، وعمل العثمانيون في المقابل على تأسيس الشركات والخطوط الملاحيّة التي بدأت بالظّهور سنة ١٨٥٩ بهدف «القضاء على الامتيازات الملاحيّة البريطانيّة في المياه العراقيّة»[٤]، ولم يشتر العثمانيون حينذاك سفنَهم من بريطانيا خشيّة الوقوع في شباك مستوى منخفض من الإنتاج قد يعمد الإنجليز لمنحه إلى منافسيهم.

وفي سنة ١٨٦٧ افتتح والي بغداد نامق باشا خطّ مصلحة عُمان العثمانيّة التي امتلكت سبع بواخر تجاريّة [٥]، واستمرّت محاولات الولاة تنشيط هذه الخطوط ومحاولات الإنجليز المعاكسة للحصول على مزيد من الامتيازات، ووصل عددُ البواخر العثمانيّة سنة ١٨٧٨ في أوائل عصر السلطان عبد الحميد في نهر دجلة المتصل

(١) عيساوي، ١٩٩٠، ص ٣٢٣ - ٣٢٤.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٣٣٤.

(٣) نفس المرجع السابق، ص ٣٣٤.

(٤) نوار، المصالح البريطانيّة، ص ١٠٩، وأيضًا: الشناوي، ١٩٩٧، ج ٢ ص ٧٧٠.

(٥) لوريمر، القسم التاريخي، ج ٤ ص ٢١٣٣.

آنذاك بنهر الفرات عبْر قناة حفرها الوالي مدحت باشا، إلى سبع بواخر[١]، ويشير روجر أوين إلى أنه في أواخر سبعينيّات القرن التاسع عشر كان عدد السفن العثمانيّة العاملة في نهر دجلة عشر سفن في وقت «كان لا يزال من غير المسموح للشركة (لنش) بتشغيل أكثر من باخرتين فقط في أي وقت من الأوقات»[٢].

وكان النقل يتمّ في نهر دجلة جنوب بغداد لجميع الخطوط العاملة سواء كانت عثمانيّة أو أجنبيّة، أما شمالًا فكانت الخطوط العثمانيّة فقط هي التي تعمل أحيانًا بنقل الحجاج من بغداد إلى سامراء، وهي نقطة أخرى في صالح عدم طائفيّة الدولة، أمّا في الفرات فقد عملت البواخر العثمانيّة فقط وأحيانًا[٣].

اقتنعت الدولة العثمانيّة بخطر الملاحة الأجنبيّة فلم تفتحِ الباب بعد ذلك لغير الإنجليز، ثمّ وصلت إلى قناعة بخطر الوجود البريطاني نفسه على البلاد، ويبدو أنّ ذلك حدث بعدما انكشفت حقيقة السياسة البريطانيّة التي كانت تتظاهر بالودّ تجاه العثمانيين ثمّ قامت باحتلال جزيرة قبرص ومصر مما أفقدها نفوذها لديهم، فاتخذت الدّولة قرارًا في سنة ١٨٨٣ بوقف الملاحة البريطانيّة المتمثلة في بواخر شركة لنش، ولكنّها تراجعت عن قرارها بسبب سلاح الامتيازات الأجنبيّة الذي كان من الممكن في ظروفِ ضعف الدولة أنْ يفتح المياه العراقيّة للملاحة الدّوليّة فآثر السّلطان ترك الحال كما هو على هذه المجازفة التي قد تؤدّي إلى احتلال العراق كما احتلت مصر وسكتتْ عن ذلك جميع الدول[٤] واكتفى بإثارة المتاعب أمام الشّركة كما فعل مع احتكار الريجي للتبغ في نفس الفترة كما هو موضح في قسم الماليّة والديون.

ولم تتوقّف السياسة العثمانيّة عن محاولاتها المستمرّة لكسب الساحة بالتواجد المستمر فيها، ففي سنة ١٨٩٣ أسّست الإدارة السَّنيّة الحميديّة لتعمل خلفًا لشركة

(١) نفس المرجع السابق، ج ٤ ص ٢٢٥٤.

(٢) أوين، ١٩٩٠، ص ٢٥٩.

(٣) عيساوي، ١٩٩٠، ص ٣٣٥.

(٤) نوار، المصالح البريطانيّة، ص ١٦٧.

عُمان العثمانيّة، وكانت إدارتها مرتبطة مباشرة بالسّلطان، وعملت سفنها على طول النّهرين في العراق، ومع الزّمن كثرت المضايقات للملاحة البريطانيّة واشتكتْ شركة لنش من أنها تُعامَل بدرجة أقلّ من سفن الإدارة السنيّة [١]، وأنّ سفن الإدارة بلغت أضعاف ما لدى الشّركة من بواخر[٢]، ويُلاحظ في هذا الأسلوب جرأة زائدة وعدم لياقة في توقع الإنجليز أن يكونوا وهم غرباء في مستوى أصحاب الدّار، ووصف عيساوي العلاقة بين الشركة والحكومة العثمانيّة بالتوتر الدائم[٣]، ورجع بشكاواها إلى سنة ١٨٥٦، ونقل عن القنصل البريطاني في سنة ١٨٧٠ قوله إنّ السلطات «تبذل أقصى ما تستطيع من جهد» لإبعاد السّفن البريطانيّة عن أنهار العراق[٤]، ونتج عن كثرة شكاوى شركة لنش وتدخلات القناصل أن سُمح لها باستخدام المقطورات سنة ١٨٩٩ بالإضافة إلى السماح لها باستخدام سفينة ثالثة بشرط أن ترفع العلم العثماني، وهو ما وافقت الشركة عليه لمواجهة سفن الدائرة السنيّة [٥]، ورغم أن المؤرخين عدوّا هذه التطوّراتِ بمثابة تنازلات عثمانيّة، فإنّنا في ظلّ الأوضاع التي أوجدتها دول الاستقلال والتجزئة القطريّة نبكي أسفًا على حال كان يُعدّ فيه القبول بدخول سفينة بخاريّة أجنبيّة تنازلًا مهينًا رغم رفعها علم بلادنا، وذلك بعدما رأينا الأساطيل الأجنبيّة تصول وتجول محتلّة هذه البلاد التي أصبحت تلوذ بالعلم الأجنبي لحمايتها من أشقائها، في الوقت الذي لا تجد أعلام الاستقلال المرفرفة غضاضة في هذه الأوضاع المهينة، ولتكتمل صورة المقارنة الحزينة فإنّ تقريرًا رسميًّا بريطانيًا كُتب في سنة ١٩٠٧ عد أنّ الملاحة النهريّة محتكرة عمليًّا للجانب العثماني، وكان ذلك من

(١) نفس المرجع السابق، ص ١٨٦.
(٢) نفس المرجع السابق، ص ١٩٩.
(٣) عيساوي، ١٩٩٠، ص ٣٣٦.
(٤) نفس المرجع السابق، ص ٣٣٦.
(٥) نوار، المصالح البريطانيّة، ص ٢٢٥، وأيضًا: أوين، ١٩٩٠، ص ٣٨٦.

ضمن الصّعوبات الراهنة في وجه المصالح البريطانيّة [١]، وهذا هو الحال الذي كانت الخلافة تئنّ منه، أمّا دول التجزئة المجهريّة فترفلُ في الأعلام الأجنبيّة التي تحمي بقاءها.

ومن الجدير بالذكر أنّ المنافسة بين الحكومة العثمانيّة وشركة لنش في عمليّة النقل خفضت الأسعار إلى النّصف كما جاء في تقرير بريطاني سنة ١٨٩٣، كما خفضت من أرباح الشركة[٢]، وبعد عشر سنوات من تأسيس الإدارة السَّنيّة، أي في سنة ١٩٠٣، حدث ما صار تهديدًا إضافيًّا للملاحة البريطانيّة في العراق، وذلك حين وقّعت الحكومة العثمانيّة اتّفاق سكة حديد بغداد مع شركة خط الأناضول الألمانيّة، مما أخرج السياسة البريطانيّة عن طوْرها، ودفعها إلى العمل بكلّ الوسائل لمنع هذا التهديد لوجودها الملاحي في العراق ولمستعمرتها الأثيرة في الهند.

أمّا التّهديد للملاحة البريطانيّة فتمثّل في أنّ السكة الحديديّة ستجذب جزءًا كبيرًا من عمليات النقل التي تفضّل الوسيلة الأرخص أو الأسرع، وسيكون القطارُ أفضل لنقل المسافرين والبريد، ولهذا سعت شركة لنش للسّيطرة على الإدارة السَّنيّة الحميديّة لتتمكّن من احتكار الملاحة في العراق لكي لا تقع الملاحة والتجارة في يد شركة خطّ بغداد، ولهذا حاولت وضع يدِها على إدارة الإدارة السنيّة أو استئجار بواخرها أو الاندماج معها، ودخلت في دورتين من المفاوضات: في الأعوام ١٨٨٧ و ١٩٠٧ و ١٩٠٨ وحاولت شراء البواخر العثمانيّة ولكنّها لم تنجح في ذلك مادام السّلطان عبد الحميد في الحكم، فلمّا قامت جمعيّة الاتحاد والترقي بالانقلاب عليه تغيّرت توجّهات السياسة ولكنّها ظلّت متوجّسة من الخطر البريطاني في العراق «فلم تسمح بإحلال باخرة جديدة محلّ باخرة تحتاج إلى إصلاح، فقد كانت الحكومة تخشى من احتمال احتكار الشركة للنقل النهري، وضايقها حمل بواخرها للعلم البريطاني، كما كان قد تقرّر وضع حدّ للمحاولات البريطانيّة المتزايدة للتوغل في العراق الذي رأى فيها

(١) عيساوي، ١٩٩٠، ص ٣٨٧.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٣٣٧، وأيضًا: Issawi، ٢٠١٠، ص ٥٣.

تهديدًا سياسيًّا»[١] وكانت الشّركة البريطانيّة بين ١٩٠٨ لغاية ١٩١٢ تحمل ٥٢٪ من حركة النقل والباقي تنقله بواخر الحكومة العثمانيّة [٢]، ثمّ وافقت الحكومة على إنشاء شركة جديدة مكونة من الإدارة السنيّة السّابقة وشركة لنش، وتكون مصلحة حكوميّة يتقاسم الشريكان رأسمالها ويديرها الإنجليز وترفع بواخرها العلم العثماني وتعهّدت الحكومة بعدم منح المواطنين تصاريح ملاحة في المياه العراقيّة وعدم إنشاء مشاريع قد تضرّ بملاحة البواخر التّابعة لشركة ملاحة الأنهار العثمانيّة وهي الشركة الجديدة التي نشأت من الاندماج، ولكن النواب العرب في مجلس المبعوثان عارضوا هذا المشروع ولم يتمّ التصديق عليه[٣]، ثمّ شملت مفاوضات سكة بغداد الملاحة النهريّة وتمّ التّوصل فيها إلى اتفاق بين شركة لنش والمصرف الألماني في سنة ١٩١٤ ولكن قيام الحرب الكبرى الأولى في نفس العام حوّل مسار الأحداث فاستولت الحكومة العثمانيّة على جميع البواخر لاستخدامها في الحرب[٤] ثمّ حلّ الاحتلال البريطاني لتزدهر شركة لنش فتزيد رأسمالها وتستأنف نشاطها[٥].

واجهت الدولة العثمانيّة في سعيها لتطوير المواصلات المائيّة في العراق عراقيلَ وضعتها بريطانيا في هذا السّبيل لتحافظ على مصالحها، ولو على حساب أصحاب البلاد والسيادة، وكان لها منذ القرن السابع عشر مصالح تجاريّة في الدولة العثمانيّة ومنها العراق، ومع بداية القرن التاسع عشر ظهرت فكرة إعادة استخدام الطرق التجاريّة القديمة[٦] إلى الهند والشرق الأقصى مع اختراع السفن البخاريّة التي أثبت طريق رأس الرجاء الصالح عدم جدواه لها، واستغلت بريطانيا الصراع بين السلطان

(١) عيساوي، ١٩٩٠، ص ٣٣٦.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٣٣٥.

(٣) نفس المرجع السابق، ص ٣٣٧، وأيضًا: نوار، المصالح البريطانيّة، ص ٢١٨ - ٢١٩، وأيضًا: الوردي، ٢٠٠٤، ج ٣ ص ٢٦٠.

(٤) الوردي، ٢٠٠٤، ج ٣ ص ٢٦١.

(٥) عيساوي، ١٩٩٠، ص ٣٣٧.

(٦) نوار، مصر والعراق، ص ٢٠٨.

العثماني وواليه المصري محمد علي باشا للحصول على امتيازات ملاحيّة في المياه العراقيّة[1] منذ سنة ١٨٣٤ بحجة صد الزحف المصري، وعملت منذ ذلك الحين على احتكار المواصلات الجارية في أنهار العراق بالحصول على امتيازات وتسهيلات لشركاتها التجاريّة وبواخرها التي بدأت باثنتين وظلّ هذا هو المسموح به رغم المحاولات الدءوبة لزيادة هذا العدد[2]، كما كانت الملاحة البريطانيّة محدودة ببغداد شمالًا ومقصورة على نهر دجلة فقط.

ولم يقتصر التغلغل البريطاني على التجارة بل تعدّى ذلك إلى العمل على إبعاد أي منافس حتى لو كان الدّولة العثمانيّة صاحبة السيادة على البلاد، وذلك بعرقلة جهود الولاة للحصول على البواخر لفتح خطوط ملاحيّة، وكانت بريطانيا تستخدم في هذا الصراع أدوات مختلفة منها استغلال الصراع الإقليمي الداخلي كما مر ذكره، ومن المهمّ أن تتذكّر أن ما منحته الدولة العثمانيّة للإنجليز في سبيل الانتصار على واليها المصري سرعان ما استخدموه ضدّ الدولة المانحة نفسها، كمنحة تخفيض الضرائب التي لم تضرب الاقتصاد المصري وحده بل توسعت بريطانيا في استخدامه ضدّ الولايات العثمانيّة الأخرى مما أدّى إلى احتكارها التجارة المحليّة في العراق وتدهور البيوت التجاريّة الوطنيّة التي كان عليها من الضّرائب ما ليس على الإنجليز[3]، ومن هذا نرى أن الخلافات الداخليّة تكون عاملًا على تدهور جميع أطرافها إذا تدخل العامل الخارجي الأقوى فيها، ولا يظنّ أحد أنه انتصر حتّى لو خيّل إليه ذلك في ظاهر الأمر.

ومن الأدوات التي استخدمتها بريطانيا في صراعها من أجل مصالحها في العراق، الامتيازات الأجنبيّة التي منحتها الدولة العثمانيّة في عصر قوتها للدول الأوروبيّة بهدف تشجيع التجارة وتحقيق أهداف سياسيّة في ذلك الحين، ولكن هذه الامتيازات

(١) حجار، ١٩٧٦، ص ٧٥.

(٢) أوين، ١٩٩٠، ص ٢٥٩.

(٣) نوار، المصالح البريطانيّة، ص ٢٢٢.

أصبحت قيدًا يكبّل استقلالها في عصر الضعف، مما يعطي درسًا للسياسي بعدم التبرّع بتنازلات قد تؤثّر عليه في المآل إن لم يكنْ في الحال، ومن هذه الوسائل أيضًا المكائد الدبلوماسيّة التي استغل الإنجليز فيها حسن النوايا عند المسئولين العثمانيين فأوقعوهم في شباك التعقيدات اللفظيّة في المعاهدات والمراسلات لاستدراجهم إلى تنازلات بعيدة جدًّا عن الأهداف الأصليّة لتلك الوثائق، وذلك بسبب قلة الخبرة السياسيّة، مما يعطي ساستنا درسًا بوجوب التمرس واكتساب الخبرات الواسعة واليقظة والنباهة بدل مواجهة الآخرين بالسذاجة والبلاهة.

ويبدو أنّ بريطانيا حاولت استغلالَ هذا الجانب في كثير من المواقف التي استخدمت فيها التسلل للحصول على امتيازات جديدة تصبح فيما بعد حقوقًا مكتسبة اعتمادًا على غفلة السياسي العثماني وعدم متابعته أو حسن نواياه، ولكنّ هذه الطريقة لم تكن دائمًا ناجحة، وإن نفعت بريطانيا أحيانًا فإنها لم تنفعها أحيانًا أخرى وبخاصّة إذا بالغت في جرأتها وتعدّت حدودها وزادت من مطالبها، ومن أمثلة ذلك ما حدث في سنة ١٨٩٨ حين اقتربت باخرتان حربيتان بريطانيتان من شطّ العرب بحجة مكافحة القرصنة، هكذا بكلّ صفاقة وكأنّ بلاد الآخرين مشاعًا يمكن دخولها أو الخروج منها متى شاءت الإرادة البريطانيّة، مما دفع السلطان عبد الحميد نفسه إلى إصدار أوامره بالعمل على إخراج السّفينتين، فانسحبتا[١]، وفي حادثة أخرى ارتبطت بهذه الحادثة طالبت شركة لنش باستخدام المقطورات في رحلاتها النهريّة ولما رفضت السلطات العثمانيّة اقترحت استخدامها «رغم أنف» هذه السّلطات كما يقول الدكتور نوار، ولكنّ المسئولين البريطانيين رفضوا هذا الاقتراح «الخطر»[٢]، ولما عرض الأمر على السّلطان بشكل يحتملُ فيه الدكتور نوار أن يكون ثمنًا لسحب الباخرتين الحربيتين السابقتين وافق السّلطان مبدئيًّا على استخدام المقطورات ولكنّ الشّركة تمادت في

(١) نوار، المصالح البريطانيّة، ص ١٨٨.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ١٨٨.

استخدامها أكثر مما صرح لها به وبطريقة أصابت سفن الدائرة السنيّة بالأضرار، فسحب السلطان موافقته في شهر أغسطس ١٨٩٩، وبعد تدخل السفير البريطاني الذي احتجّ بالموافقة السابقة للحكومة حسم السلطان النزاع بموافقة جزئيّة تسمح باستخدام المقطورات لفترة محددة حتى الفراغ من نقل بضائع مكدّسة في البصرة وعدم استخدام المقطورات بعد الانتهاء من ذلك، فلما علم السفير البريطاني بذلك «اكتفى بهذا الكسب وآثر عدم التمادي أكثر من هذا»[١].

هذا الاستخفاف الغربي بنا مازال موجودًا إلى يومنا هذا مع فارق كبير في طريقة مواجهته وهو عدم وجود مَن يتصدّى له، وذلك على عكس ما كان قائمًا في السابق، وغالبًا ما يتقبل ساستنا الإهانات والاحتقار دون ردّ فعل مناسب هذا إذا لم يشارك بعضهم الغرب في الحملات على أشقائهم وجيرانهم.

ومن وسائل الصّراع التي استخدمتها بريطانيا في فرض مصالحها في العراق الأعمال التخريبيّة ضدّ مُنجزات عثمانيّة في الأنهار، وكانت تدعي وقوع هذه الحوادث دون قصدٍ مُسبق، ولكن تكرار تدمير قناطر وإغراق سفن يدلّ على عكس ما قيل، كما أنّ وقاحة السفارة البريطانيّة، التي كانت أداة للتجار الإنجليز، في الوقوف ضدّ المشاريع العامة في العراق يوضح أنّ الأجانب لم يكونوا يلقون بالًا لمنافع الآخرين إذا تعارضت مع أطماعهم، فكثيرًا ما طالبوا بوقف بناء سدّ أو وقف شق قناة يستخدمها الناس لري مزروعاتهم، وطالما عارضوا أو عرقلوا الملاحة العثمانيّة أو حتى المحليّة سواء كانت عسكريّة أو تجاريّة، وذلك باستخدام إمكاناتهم الهائلة لحسم المنافسة لصالح قوتهم التقنيّة [٢]، وإذا استلزم الأمرُ منعَ وصول هذه التقنيّة إلى العثمانيين إلى درجة وصلت حدّ تفضيل تحطيم سفينة على بيعها للطّرف العثماني وذلك ليظلّ احتكارهم قائمًا رغم علمهم الموثق والمؤكد بما يجره من ضررٍ على الأهالي[٣].

(١) نفس المرجع السابق، ص ١٩٠.

(٢) ص ١٤٩.

(٣) نفس المرجع السابق، ص ٩٢.

فالإنجليز الذين كانوا يهتدون بمبدأ المنفعة لم يكونوا يرونَ الفائدة إلّا فيما يفيدهم وحدهم، ولا يعدون حضارة إلّا ما يحضر لهم المنافع وحدهم، فإنْ كان فيه فائدة للغير لا تطغى على ما يفيدهم فلا بأس، ويستخدم ذلك إغراء للآخر بتحقيق هذه المنافع، ودعاية لهم بأنهم جلبوا حضارة للمتخلفين، ولكن في الأغلب ما تكون مصالح الأجانب مضرّة للمحليّين، وحينئذ لا أهميّة لذلك وتظلّ مصالحهم هي مقياس التحضر والتخلف: ومن ذلك أنّه في سنة ١٨٤٩ أثنى القنصل البريطاني في بغداد على سفن بلاده في أنهار العراق لأنها كما يدعي تحمي العرب من الأتراك، ولكنه يوثّق في نفس الرسالة الضّرر الفادح الذي تلحقه هذه السفن الحامية نفسها بهؤلاء العرب الذين تحميهم، والخسائر الماديّة التي أصابتهم من أعمال حماتهم الإنجليز، ومع ذلك تستمرّ السياسة البريطانيّة دون تغيير ودون مراعاة لهؤلاء الذين تدّعي حمايتهم من استبداد الأتراك وتوحشهم... إلخ، وكأنّ الضرر هو ما أتى من أعداء الإنجليز وحدهم، أمّا الإنجليز أنفسهم فإنّ ضررهم مفيد للضحيّة [1]، وفي مثل يوضح النظرة البريطانيّة للمنافع حثّ وزير الخارجيّة البريطاني سنة ١٨٨٤ الباب العالي على فتح الباب مجددًا أمام الملاحة البريطانيّة بعدما اتّخذ قرارًا بوقفها، وكان الوزير يبرّر طلبه من الحكومة العثمانيّة بأنه لحمايّة حقوق الرعايا العثمانيين وتأمين فوائد الملاحة لهم «تبعًا لمثل بقيّة الدّول المتحضرة»[2]، ونسي الوزير أو تناسى الأضرار التي كانت ملاحته تلحقها بالبلد، وأدّت إلى قرار وقف الملاحة، وكأنّ التسبّب في الأضرار للآخرين ليس مهمًّا مادام يجلب المنفعة للفاعل، ولهذا لم يكنْ من العجيب أن تكون «كلّ فئة من فئات سكان العراق تعارض هذه الشركة (لنش)» كما اعترف بذلك تاجر بريطاني في سنة ١٩١٠ في لحظة صراحة فريدة تبين حقيقة المشاعر المحليّة التي ادّعى البريطانيون قبل أكثر من نصف قرن قيامهم بحمايتها[3].

---

(١) نفس المرجع السابق، ص ٩١.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٩٥ من القسم الإنجليزي من الكتاب.

(٣) عيساوي، ١٩٩٠، ص ٣٣٦.

أمّا إذا كان الإنجاز يفيد الآخرين ولكنّه يعود بالضّرر على هيمنة الأطماع الأجنبيّة، وليس بالضرورة على المصالح المشروعة في التّبادل المتكافئ، فهذا الإنجاز في نظرهم خطر لا بدّ من تحطيمه وإزالته حتى لو كان من صميم حقوق الغير وطموحاته[١]، وفي الأمثلة السابقة ما يكفي للدلالة على ذلك، بل قد تصل الجرأة والوقاحة الغربيّة درجة التدخّل السّافر في الشأن الداخلي كطلب عزل والٍ عثماني مثل نامق باشا يؤدّي واجبه ولكنه لا يساعد احتكار الإنجليز[٢]، وكأنّ الأمر بسهولة عزل قنصل بريطاني أيد مشروعًا ببيع باخرة للعثمانيين مما أغضب تجّار بلاده فسعوا ناجحين لإبعاده عن قنصليّة بغداد سنة ١٨٤٢[٣]، فقد كانت السياسة أداة بيد التجارة تمهّد لها وتدافع عنها كأنها وكالة تجاريّة، وقد يصل الأمرُ إلى أنْ يكون الموظف الدبلوماسي نفسه موظفًا تجاريًّا لدى شركة ملاحيّة [٤]، أمّا نامق باشا فقد ظلّ في منصبه زمنًا جعله من أطول الولاة عمرًا في هذه الوظيفة.

■ **قناةُ البحرين:**

جاء في المذكرات السياسيّة للسلطان عبد الحميد تحت عنوان: «منافسة قناة السويس»، وهي خاطرة كتبت سنة ١٨٩٨، ما يلي: «اقترح ضابط بروسي متقاعد إنشاء قناة تنافس قناة السويس، يذكر الضابط البروسي في تقريره أنّ البحوث الجارية في وادي عربة أثبتت أنّ البحر الميت كان في القدم متصلًا بخليج العقبة، فإذا حفرت قناة بمسافة ٩٠ كيلو مترًا فإنّ نهر الشريعة (الأردن) سيمرّ بمنطقة وادي الغور البالغ عرضه ما بين ٢٥ لحد ٣٠ كيلو مترًا، ويكوّن بذلك بحيرة تزدهر على جانبيها الحياة الاجتماعيّة والتجارة وتعود المنطقة إلى سابق عهدها في التقدم والرقي».

---

(١) نوار، المصالح البريطانيّة، ص ١٢٦.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ١٢٥.

(٣) نفس المرجع السابق، ص ٦١.

(٤) نفس المرجع السابق، ص ١٢٥.

«وبعد دراسة طبوغرافيّة لهذه المنطقة سيكون ربط البحيرة، ويسمّيها ببحيرة عبد الحميد، بالبحر المتوسط عملًا مفيدًا جدًّا، وستكون لهذه الأمنية أهميّة سياسيّة إلى جانب أهميتها الاقتصاديّة وبذلك يجري قسم من التنقلات المائيّة بين سوريا والجزيرة العربيّة عبر هذا الطريق، وستكون الدول الصديقة للدولة العثمانيّة في غنى عن استخدام طريق السويس (الذي تحتلّه بريطانيا)، أمّا مصاريف إنشاء القناة الجديدة فلن تزيد عن المائة وعشرين مليونًا».

«أعتقد أنّ خطة هذا الضابط البروسي جديرة بالدراسة والاهتمام، ومن الضّروري تأليف لجنة خاصة تقوم بالدراسات التفصيليّة لهذا المشروع الحيوي»[1].

يُفهم من هذا النّص أنّ السّلطان أراد تنفيذ مشروع يغني الدولة العثمانيّة عن قناة السويس الواقعة آنذاك تحت هيمنة الاحتلال البريطاني في مصر، وتمثّل هذا المشروع بجر مياه نهر الأردن إلى وادي عربة حيث تنشأ بحيرة جديدة تزدهر الحياة حولها، وتكون طريقًا إلى البحر الأحمر يستخدم في المواصلات بين سوريا والجزيرة العربيّة ثمّ توصّل هذه البحيرة بالبحر المتوسط ويؤدّي الطريق الجديد ما تؤديه قناة السويس المحتلة، ولم يفصل السلطان الطّريقة التي سيحدث بها هذا الاتصال الأخير إلّا أنّ كلامه يكشف أحلامًا كبيرة كان يحاول تحقيقها فتحقق بعضها كسكة الحجاز وقسم كبير من سكة بغداد الأمر الذي يؤكّد اقتران الأقوال بالأفعال وأنها لم تكن خططًا حبيسة الأدراج، وذلك رغم بؤس الأحوال وضيق ذات اليد والمؤامرات المستمرّة التي تقوم بها الدول الكبرى لعرقلة نهوض الدولة العثمانيّة.

ومن المفارقات أن تتنبّه الدول الاستعماريّة التي تعاقبت على بلادنا إلى أهميّة مثل هذا المشروع ولكن لأجل مصالحها الذاتيّة وليس لمصالح أهالي البلاد، ومن هذه المشاريع مشروع البريطاني وليم ألن بشق قناة تربط بحيرة طبريّة بالبحر المتوسط، وكان ذلك سنة ١٨٥٠ جزءًا من التنافس البريطاني الفرنسي للهيمنة على المنطقة،

(١) السلطان عبد الحميد الثاني، ١٩٧٩، ص ١٢٩.

وأعيد إحياء هذا المشروع بعد احتلال بريطانيا لمصر لتكون هذه القناة خط دفاع عن قناة السويس في وجه هجوم روسي محتمل، كما طرحتْ مشاريع صهيونيّة في أواخر القرن التاسع عشر لدعم الدولة اليهوديّة التي يُراد إنشاؤها، ومنها مشروعان لربط البحر المتوسط من غزة وعسقلان بخليج العقبة، ومشروع لربط البحر المتوسط بالبحر الميت وقدم إلى تيودور هرتزل شخصيًا سنة ١٨٩٩، ثمّ توالت المشاريع زمن الانتداب البريطاني على فلسطين ثمّ الاحتلال الصهيوني، وكان آخرها مشروع قناة البحرين المتوسط والميت الذي أقره الكيان في شهر أغسطس سنة ١٩٨٠[١]، واعترضت عليه دول عربيّة وجهات دوليّة في الوقت الذي وقفت الولايات المتحدة كالعادة إلى جانب الصّهاينة، كما اعترضت على المشروع المعارضة الصهيونيّة، ولما قامت حكومة الوحدة الوطنيّة برئاسة شمعون بيريز سنة ١٩٨٤ جمدت المشروع تجميدًا كاملًا انتظارًا لتغيرات سياسيّة تسمح بتنفيذه في إطار جماعي بعدما تأكّد الصهاينة أنه من الصعب تنفيذه بقرار منفرد منهم[٢].

استهدف الكيان الصهيوني من هذا المشروع «دعم عمليّة الاستيطان الصهيوني في فلسطين» وذلك بواسطة الأهداف الاقتصاديّة للمشروع وهي توليد الطاقة الكهربائيّة بما يزيد عن حاجة الكيان، وتوفير المياه اللازمة لتبريد المفاعلات النوويّة في النقب ومحطة القوة الكهربائيّة «التي ستدار بأحواض الزيت الحجري في شرقي النقب»، وإقامة محطات تحليّة المياه لري أراضي النقب، وتأسيس مستعمرات على طول القناة، وبناء برك لتربية الأسماك ومجمّعات سياحيّة على شواطئها، وتعويض مياه البحر الميت، وتحسين مناخ شمال النقب، هذا بالإضافة إلى الأهداف العسكريّة لحمايّة أمن الكيان بواسطة الحواجز المائيّة، والأهداف السياسيّة المتعلقة بتثبيت الاحتلال الصهيوني وجلب المزيد من المستوطنين، وترويج الصورة الورديّة عن قدرة الصهاينة على تحويل الصحراء إلى حدائق واستغلال المصادر الطبيعيّة والذي

(١) صايغ، ١٩٨٤، ج ٣ ص ٦٠٥ - ٦١٠.

(٢) التل، ٢٠٠٣.

يعطيهم الحق أكثر من غيرهم في السيادة على البلد كما يزعمون[1]، ولم تغبِ الأهداف الدينيّة التي استغلّتها الصهيونيّة العلمانيّة أسوأ استغلال عن هذا المشروع الذي سيحقق نبوءة وردت في الآية ١٠ من الإصحاح ٤٧ من سفر حزقيال تتحدّث عن الصيد الوفير «من عين جدي إلى عين عجلايم»، ويقول الدكتور سفيان التل: «ومن هذا المنطلق تقول صحيفة يديعوت أحرنوت إنّ مجموعة من رجال الأعمال يرغبون بصيد السّمك في البحر الميت، ويحاولون إقناع المسئولين العسكريين عن المنطقة بمنحهم حق الصّيد، وإنّهم أقنعوا رئيس المجلس الإقليمي بأنّهم جادّون في طلبهم، وتعهدوا للسلطات بأن التصريح سيشير إلى أنّه ليس هناك أسماك في البحر الميت(!)، ويسعى رجال الأعمال فور حصولهم على الإذن لبيع تصاريح الصيد بنحو ١٠٠ دولار لكلّ مسيحي يؤمن بأنّ النبوءة على وشك أن تتحقّق. صحيفة الرأي تاريخ ١٠/ ١٠/ ٢٠٠٣»[2].

رفض العرب، وبخاصة الأردن وفلسطين، هذا المشروع انطلاقًا من آثاره السلبيّة اقتصاديًّا واجتماعيًّا وبيئيًّا، ولما فيه من تبعاتٍ سياسيّة تكرّس حالة الاحتلال الصهيوني، وسعوا إلى إدانة هذا المشروع ووقفه[3].

وليس هنا مجالُ تقويم هذا المشروع وبيان إيجابياته وسلبياته، ولكن المهمّ في الأمر هو الإشارة إلى أن للمشروع إيجابيات لصاحبه، والمهمّ مَن هو صاحبه؟ هل هو فئة حصريّة ومحتلّة؟ أم أهالي البلاد جميعًا؟ فالإيجابيات لا شكّ فيها لو كان المشروع ضمنَ منطقة موحّدة، ويهتمّ برفاه جميع أهاليها وإلا فسيكون لمصلحة فئة تضر الآخرين، وابتلاء المنطقة بالاحتلال والتجزئة هو الذي فرض عليها واقعًا جديدًا أصبح فيه كلّ طرف يعمل على حساب غيره ويسعى لجني المصالح بإضرار جاره، ومن هنا أصبحت المشاريع الجزئيّة لا تعمل للخير العام، وغني عن القول إنّ جميع التناقضات

(١) صايغ، ١٩٨٤، ج ٣ ص ٦٠٨ - ٦٠٩.

(٢) التل، ٢٠٠٤.

(٣) نفس المرجع السابق.

الحالية لم تكن لتظهر لو كانت المنطقة تحت سلطة كيان موحد جامع يحمل مسئوليّة جميع سكّانها بلا تمييز تسبّبه حدود مصطنعة لا تأبه بالجغرافيا التي تقوم عليها، ويقوم بمشاريع كبيرة على أساس الوحدة الشاملة للجغرافيا فلا يكون هناك مستفيد على حساب متضرّر، وإن وجد ضررٌ مؤقّت نتيجة صراع الوسائل القديمة مع الحديثة فإنّ الدورة الاجتماعيّة كفيلة باستيعاب هذه الأضرار وتوجيه ضحاياها نحو وسائل عيش جديدة لأنّ توجّه السياسة العامّة هو المصلحة العامّة، وهي ليست احتلالًا يسلط فئة على أخرى، ويذكرنا مشروع بحيرة عبد الحميد بمشروع سكة الحجاز وسكة بغداد اللتين عادتا بالفائدة على جميع الأهالي فضلًا عن بقيّة المسلمين واستطاعت دورة الاجتماع الداخلي استيعاب الضّرر الناتج عن دخول الوسائل الحديثة على مَن كان يكسب عيشه من وسائل النقل القديمة، وفي هذا يقول كواترت عند حديثه عن أثر القطارات: «ورغم أن مشغلي القوافل على الطرق الموازيّة للسكك فقدوا وظائفهم بعد قليل، فإن الذين خدموا الطرق الرئيسيّة وجدوا وظائف جديدة»، ويضيف: «وهكذا، كما حدث للمراكب الشراعيّة في استانبول (بعد دخول السفن البخاريّة)، انتعشت الطّرق التقليديّة في النقل البري مؤقتًا على الأقل بزيادة التجارة زيادة كبيرة نتيجة دخول تقنية الآلة البخاريّة»[1]، هذا الاستيعاب الذي لا يتحقّق في ظلّ كيانات منقسمة ومتعادية ومتحفّزة لا يأبه أحدها بما يصيب الآخرين، وبخاصّة لو كان الفاعل كيانًا احتلاليًّا غاصبًا، ولهذا لما حلّت دول الاحتلال والتجزئة أصبحت مثل هذه المشاريع الكبرى ضارّة بمنطق الفرقة والانقسام، ولهذا حكم عليها بالتعطيل والتوقف، وهذا ما حدث لبحيرة عبد الحميد التي لم ترَ النّور أصلًا، وكان من الممكن لو أخذ هذا المشروع فرصته أن يحقّق الخير لأهالي البلاد بعيدًا عن منطقة الاحتلال الحصري والتجزئة المتعادية.

عندما تكلّمت في الطبعة الأولى من هذا الكتاب عن قناة البحرين، كنت أظنّ أنّ أسوأ ما وضعتنا فيه دولة التجزئة هو تعطيل هذا المشروع نظرًا لتقسيم بلادنا

(١) Quataert، ٢٠٠٥، ص ١٢٥ – ١٢٦.

واحتلال فلسطين مما جعل اتفاق الأطراف المعنيّة المتعددة على تنفيذ هذا المشروع أمرًا صعبًا لا سيّما بعد اعتراض الأردن وفلسطين منذ بداية طرحه لأنه سيكون في صالح البعض دون البعض الآخر، فالمنطقة لا تخضع لسلطة واحدة تفيد الجميع من هذا المشروع، وقد ثبت لديّ الآن خطأ ذلك الحكم النّهائي فيما يتعلق باستسلام دولة التجزئة التي ما فتئت تفاجئنا بصور لا قعر لها من التراجع لصالح الاحتلال في سبيل أنْ يرضى الكبار عنها ويضمنوا بقاءَ عروشها التي تستمدّ حياتها من المساعدات الخارجيّة، ومن ثمّ انخفضنا درجات إضافيّة وسمحنا للاحتلال بتنفيذ هذا المشروع الكبير الذي سرق فكرته كما سرق فكرة سكة الحجاز وسكة بغداد، ولكنّ الفرق الآن أننا صرنا نجادل لإثبات فوائد الإملاءات الاستعماريّة لنا بعدما كنّا نجادل الدولة العثمانيّة لإثبات سلبيات نفس هذه المشاريع.

ويبدو أنّ الرفض المعلن لم يكنْ جادًّا أصلًا، فبعد توقيع اتفاق السّلام بين الأردن والكيان الصهيوني عام ١٩٩٤، بدأ مسئولون أردنيون بالإعلان عن التفكير بإنشاء قناة تربط البحر الميت بالبحر الأحمر، وفي عام ٢٠٠٢ كشفت الحكومتان الأردنيّة والإسرائيليّة في مؤتمر قمّة الأرض للبيئة والتنمية الذي عقد في جنوب إفريقيا عن مشروع «قناة البحرين»، وفي ذلك الوقت قابلتِ الدّول العربيّة المشروع بغضب ورفض، لأنّ له أبعادًا تهدد المصالح الفلسطينيّة والعربيّة السياسيّة والاقتصاديّة والبيئيّة.

ولكن في عام ٢٠٠٥، وقع الأردن والكيان الصهيوني والسلطة الفلسطينيّة اتفاقًا لشقّ القناة، وفي ديسمبر ٢٠٠٦، أعلن الأطراف الثلاثة عن البدء في «دراسة جدوى» للمشروع نفسه، وقالت دراسة أجراها البنك الدولي مع الأطراف الثّلاثة إنّ المشروع سيكلّف حوالي ١١ مليار دولار، وتمّ التوقيع على مذكرة تفاهم في واشنطن في ديسمبر ٢٠١٣، بين الأطراف الصهيونيّة والأردنيّة والفلسطينيّة الثلاثة برعاية أميركيّة، وبدأت المرحلة الأولى من المشروع في فبراير ٢٠١٥.

«وفي ١٣ يوليو ٢٠١٧ أعلنت السلطة الفلسطينيّة اتفاقها مع إسرائيل برعاية أميركيّة على الحصة الفلسطينيّة من المرحلة الأولى من مشروع «قناة البحرين»، وذكر

بيان صادرٌ عن سلطة المياه الفلسطينيّة أن الكميّة المذكورة ستتوزّع بين ٢٢ مليون متر مكعب للضفة الغربيّة، و١٠ مليون متر مكعب لقطاع غزة»[1]، والغريب أنّ غزة بدل أن تتوقّع الإفادة من هذا المشروع صارت السلطة الفلسطينيّة التي روجت للمشروع الصهيوني بصفته مصلحة فلسطينيّة تعلن أنها تتمنّى قطع هواء التنفس عن غزّة، بصفته مصلحة فلسطينيّة أيضًا.

ونلاحظ هنا أنّه عندما كانت قناة السويس تحت الاحتلال البريطاني في القرن التاسع عشر، فكر السلطان عبد الحميد في مشروع قناة البحار لضرب المشروع البريطاني في مصر، وكانت سكة الحجاز جزءًا من مشروعه الكبير لمعاكسة بريطانيا التي قامت في النهايّة بتدمير السكة بأيدي لورنس وأتباعه العرب الذين أنشئت السكة لإفادتهم، وعندما انتقل الاحتلال الاستعماري إلى فلسطين، فكر بمشروع قناة البحار لضرب قناة السويس التي أصبحت الآن بأيدي أبناء المنطقة، ولكن هذه المرة بدلًا من قيام دولة التجزئة بالتصدي للمشروع نفسه كما كانت الخلافة تتصدّى لمشاريع الاستعمار، أو على الأقلّ كما كانت الزعامات العميلة تتصدى لمشاريع الخلافة، يقوم كلّ ممثلي التجزئة بمساعدة المشروع الاحتلالي، باسم «التنمية» بالطبع، رغم كونه ضارًّا بهم، ويبدو ذلك واضحًا من اتّخاذ أراضينا مكبًّا لنفايات الاحتلال بموافقة السّلطات «الوطنيّة»، وذلك بعدما كانوا يحاربون مشاريع الخلافة النّافعة لهم، ولهذا نقول دائمًا إنّ التجزئة وحراسها هم العلّة الرئيسيّة في بلادنا.

***

٣- الاتّصالات:

أ) البريد:

افتقدت الدولة العثمانيّة الخدمة البريديّة الرسميّة إلى سنة ١٨٤١، وفي هذه الأثناء حصلت بعض الدول الأوروبيّة على حقوق بإنشاء خدمات بريديّة خاصة بها لنقل

---

(١) الخبر من بدايته من: "قناة البحرين».. إنقاذ للبحر الميت أم لإسرائيل؟، الجزيرة- نت، ١٣/ ٧/ ٢٠١٧.

المراسلات الرسميّة بين العاصمة العثمانيّة وهذه الدول، ثمّ ما لبثت أن تطوّرت نحو نقل البريد الخاص داخل الدولة العثمانيّة نفسها.

ولهذا عانى البريدُ العثماني عند تأسيسه من هذه المنافسة الأجنبيّة وحاول التغلب على الصعاب بإلغاء منافسة الشّركات الخاصّة العثمانيّة والأجنبيّة ثمّ بإلغاء مكاتب البريد المصري واليوناني، ومع اعتلاء السلطان عبد الحميد العرش تطوّرت الخدمات البريديّة بشكل ملحوظ وكانت الدولة مقتنعة بوجوب إنهاء المنافسة الأجنبيّة، وكانت قد قامت بهذه المحاولة في مؤتمر البريد العالمي سنة ١٨٧٤ ولكنّ المحاولة فشلت بسبب إصرار القوى الكبرى على التمسّك ببنود الامتيازات الأجنبيّة[١]، وتكرّرت المحاولة الفاشلة مرة أخرى فيما بعد وذلك بسبب تدخّل السفراء الأجانب لإعاقة القرار العثماني، وذلك في مخالفة واضحة لما هو مطبّق داخل دولهم حيث تحتكر الدولة خدماتِ البريد كما يقول المؤرخان شو[٢]، وكتب السلطان عبد الحميد في مذكراته السياسيّة عن مشكلة البريد وربطها بمعاهدات الامتيازات الأجنبيّة القديمة وأبْدى انزعاجًا واضحًا لما تسبّبه من خسائر لخزينة الدولة بالإضافة إلى الإخلال بسيادتها[٣]، ولما حاولت الدولة تقديم خدمات متطوّرة كما اقترح كانت المنافسة الأجنبيّة بإمكاناتها الأكبر تحبط هذه المحاولات أيضًا مما جعل عوائد البريد العثماني تهبط بعد سنة ١٩٠٤.

ومِن الوسائل التي لجأ إليها هذا البريد للبقاء صامدًا ابتكارُ حلول تجذب الزبائن نحوه كالخدمات الأفضل والتّنزيلات على بيع الطّوابع بالجملة وسحب اليانصيب، ولكن لجوءُ البريد الأجنبي إلى تقليد هذه الوسائل جعل النتيجة في غير صالح العثمانيّين الذين لم يتمكنوا من وقف المنافسة الأجنبيّة إلّا بإلغاء الامتيازات قبل اندلاع الحرب

(١) هرشلاغ، ١٩٧٣، ص ١٠١.
(٢) Shaw، ٢٠٠٢، ج ٢ ص ٢٣٠.
(٣) السلطان عبد الحميد الثاني، ١٩٧٩، ص ٩٨ – ٩٩.

الكبرى بقليل مما مكّنهم من السيطرة على بريدهم الخاص، وكان احتلال النمسا مقاطعة البوسنة والهرسك سنة ١٩٠٨ مناسبة قدّمت للدولة العثمانيّة عذرًا لإلغاء البريد النمساوي مع بقيّة مكاتب البريد الأجنبيّة خارج استانبول وإزمير[١]، ويعلق المؤرخان شو على مسيرة البريد العثماني بالقول: «إن البريد الأجنبي أعاق بالتأكيد تطوّر البريد العثماني، وحدث ذلك في الوقت الذي كانت مقاومة القوى الكبرى لتأميم البريد خرقًا لمبدأ احتكار الدولة المعمول به داخل هذه الدول أنفسها».

ونلاحظ هنا أنّ الغرب لم يكتفِ بفرض مصالحه على حساب مصالح الآخرين الذين يرفع لواء الإصلاح في مواجهتهم، بل نجده ينتهك قوانينه الذّاتيّة في تعامله معهم، فما هو صالح له ليس صالحًا لغيره، مما يدل بوضوح على نوعيّة الإصلاح الذي كان الغربيون يطالبون به، وأنه إصلاح مصالحهم لا إصلاح تخلف من يدعون جلب الحضارة إليه، وهو أمر يؤكّد مرّة أخرى أنّ السياسات الأوروبيّة لم تكن صادقة في المطالبة بإصلاحات داخل الدولة العثمانيّة إلّا إذا كانت موافقة لمصالحها مسهلة لتدخلها في الشئون الداخليّة والهيمنة على السياسات العثمانيّة، ولهذا كانت تعارض بكلّ قوتها أيّة إصلاحات تعارض هذه المصالح مما يوقع البلبلة داخل أي برنامج متكامل لإعادة إحياء دولة ضعيفة أو بناء قوة دولة ناشئة يدعون العمل لإصلاحها كاذبين.

ب) البرقُ الكهربائي (التلغراف):

منذُ البدايات الأولى لظهور هذا الاختراع على يدِ الأمريكي صموئيل مورس (١٧٩١ - ١٨٧٢)، جرت محاولتان لإدخاله إلى الدّولة العثمانيّة، ولكنّهما لم تكلّلا بالنجاح: الأولى في سنة ١٨٣٩ حين لم يكن الاختراع قد اكتملَ بعد، وكان ذلك على يد شامبرلين مساعد مورس، إذ قصد استانبول مرّتين لعرض الاختراع الجديد على رجال الدّولة، ولكنّه غرق في الرّحلة الثانيّة ففشل المشروع مؤقتًا، ويلاحظ في هذا

(١) Shaw، ٢٠٠٢، ج ٢ ص ٢٢٨ - ٢٣٠.

المثال أنّ الدولة العثمانيّة كانت من مقاصد رجال العلم والاختراع حتّى في سنواتها الأخيرة ومراحل انهيارها.

أمّا المحاولة الثانيّة فقام بها البروفيسورج. لورنس سنة ١٨٤٧ وهو عالم جيولوجيا، عُيّن لإنشاء مدرسة التعدين في الدولة العثمانيّة، فقام بطلب معدّات البرق الكهربائي للحصول على امتياز إنشائه بين استانبول والمدن المحيطة، ويقول الأستاذ بحري عطا إنّه كان من دواعي سرور المواطنين الأمريكيّين أنْ يضطلع البروفيسور سميث- وهو أمريكي- بتقديم الجهاز الجديد للحكومة العثمانيّة إذ استُقبل وفدٌ في قصر بيلربي القديم وعرض الأداة على السلطان عبد المجيد شخصيًّا فمنح المخترع مورس براءةً سلطانيّة باختراعه مع وسام مرصّع بالجواهر، وحذا رجال الدولة حذو السّلطان فقاموا بتقديم هدايا مماثلة، كما ساهمت الدولة العثمانيّة مع بقيّة الدول الكبرى في منح جائزة ماليّة ضخمة كلّ حسب عدد الأجهزة التي أقامها في بلاده[١]، كما قام باي تونس أحمد بن مصطفى بمنح مورس نيشان الافتخار، وذلك بعد عرض الاختراع في استانبول في تلك السنة أيضًا، أي ١٨٤٧[٢].

إلّا أنّ دخول البرق الكهربائي في مجال الخدمة العامة في الدولة العثمانيّة لم يبدأ إلّا زمن حرب القرم سنة ١٨٥٤، نتيجة رغبة الفرنسيّين والإنجليز حلفاء العثمانيين ضدّ روسيا في التخابر مع جيوشهم، ثمّ مدت الخطوط بأيدي مهندسين أجانب، ولكن برأس مال عثماني وعمالة عثمانيّة [٣]، وكانت خطوط قد أقيمت تحت سطح البحر ضمن هذه الشبكة الجديدة[٤]، ثمّ ربطت أوروبا بالهند عبر أراضي الدولة العثمانيّة سنة ١٨٦٤ بخطوط أقامها الإنجليز عبر العراق، ثمّ خطط لشبكة ثانية عبْر مصر، ومنحت الحكومة العثمانيّة الامتيازَ للإنجليز بشرط أن يعْلنوا مُسبقًا عن الأماكن التي

---

(١) Ata، ١٩٩٧، ص ٣٥ - ٣٧.

(٢) موسوعة ويكيبيديا العربيّة / مادة صموئيل مورس.

(٣) أوغلي، ١٩٩٩، ج ١ ص ٧١٨.

(٤) Ata، ١٩٩٧، ص ٤١.

يراد إقامة الخطوط فيها، وأنْ يؤدّوا الضّرائب في مواعيدها بالإضافة إلى الاعتراف بأسبقيّة الخطوط الرسميّة، وتذكر الدكتورة مباهات كوتوك أوغلي أنّ «مرور خطوط البرق في الأراضي العثمانيّة حقّق مكاسب كبيرة للعثمانيين»[١].

ومِن اللافت للنظر أنّ الدّولة العثمانيّة لم تقف من هذا الاختراع الجديد موقفَ المتلقي السلبي أو المستهلك المشتري، إذ قامت باستيعاب هذا الاختراع إلى حدٍّ سمح لها بإدخال تعديلات عليه ليلائم ظروفها مثل تطوير أبجديّة مورس سنة ١٨٥٦ على يد مصطفى أفندي مدير التلغراف الذي جعل عمليّة الإرسال باللغة العثمانيّة ذات الحروف العربيّة بدلَ اللغة الفرنسيّة، وعندما عاد الموظفون الفرنسيون إلى بلادهم بعد سنة ١٨٥٦ حلّ محلّهم موظفون عثمانيون بطريقةٍ شارفت على الاكتمال سنة ١٨٧١ عندما كان معظم الأجانب قد غادروا[٢].

ولم يقف الأمرُ عند هذا الحد، فقد تمكّن مواطنون عثمانيون من تصنيع جهاز التلغراف، وفي سنة ١٨٦٨ أقيم مصنعٌ صغير لهذا الغرض، وصنع فيه مائة جهاز أفضل مما كان يستورد من فرنسا، وذلك بشهادة المهندسين الفرنسيين الذين عملوا في المكتب الفني بإدارة البرق العثمانيّة، كما كانت هذه الأجهزة المحليّة أقلّ نفقة بما يزيد عن نسبة الثلث من الأجهزة الأوروبيّة، وعرضت في المعارض الدوليّة في سنوات ١٨٨٤، ١٨٩٣ و ١٩٠١ في كلّ من فينا وشيكاغو وهالي على التوالي[٣].

وبالإضافة إلى ما سبق افتتحت مدارس لتدريب العمال في مجال البرق بعد إدخال تقنيته بوقت قصير[٤]، وأصبحت الخطوط تُدار بأيدٍ عثمانيّة تخرجت من هذه المدارس واضطلعت بمهمة التشغيل[٥]، ويقول الأستاذ عطا إنّه في زمن السلطان عبد الحميد

(١) أوغلي، ١٩٩٩، ج ١ ص ٧١٩.

(٢) Ata، ١٩٩٧، ص ٦.

(٣) نفس المرجع السابق، ص ١٠٩ - ١١٢.

(٤) نفس المرجع السابق، ص ١١٥ - ١١٨.

(٥) Shaw، ٢٠٠٢، ج ٢ ص ٢٢٨.

أصبح جزءًا أكبر من الدولة مرتبطًا بشبكة البرق، وإنه حدث توسع كبير في تغطية هذه الشّبكة لكل أنحاء الدولة[١]، ويصف المؤرخان شو التقدم الذي حدث في عهد السلطان في عمليّة الإرسال الداخليّة والخارجيّة بأنّه «عوّض عن الفشل النسبي في مدّ الطرق»[٢]، إذ تضاعفت الأرباح الواردة منها لتضاعف عدد البرقيات المرسَلة أيضًا[٣]، وكان لمدّ الخطّ البرقي بين دمشق والمدينة المنورة فائدة أخرى وهي التمهيد لمدّ سكة حديد الحجاز، وذلك لأنّه أثبت إمكان مدّ المشاريع خلال هذه المناطق الصعبة[٤].

أمّا عن الإطار الرسمي لخدمات البرق فقد استحدثت إدارة البرق في سنة ١٨٥٥ ثمّ دمجت بنظارة البريد سنة ١٨٧١[٥].

ج) الهاتف

بدأ دخولُ الهاتف واستخدامُه في بعض الخدمات العامة في عهد السلطان عبد الحميد، ويذكر يلماز أوزتونا أنّ الهاتف دخل في عهد السّلطان إلى المدن العثمانيّة [٦]، ولكنه لم يعطِ تفاصيل عن حجم هذا الاستخدام، وذكر المؤرخان شو أنّ إدخال الهاتف إلى استانبول حدث سنة ١٨٨١ بين مكاتب البريد في القسمين القديم والحديث من المدينة[٧]، ولكنّهما ذكرا أنّ السّلطان كان يشعر بالخوف الشّديد من الكهرباء ولهذا منع الاستخدام الفردي لها إلى نهاية عهده، بل لقد ذهب غربيون آخرون إلى أبعد من

(١) Ata، ١٩٩٧، ص ٧.

(٢) Shaw، ٢٠٠٢، ج ٢ ص ٢٢٨.

(٣)() هذا التطور في الاتصالات يجب أن يحفظ في الذهن عند مناقشة التهم التي وجهت للسلطان عبد الحميد بمحاولة منع وسائل الاتصال للحد من التخابر بين أعدائه.

(٤) Nicholson، ٢٠٠٥، ص ١١.

(٥) موقع وزارة البريد والبرق والهاتف التركيّة، PTT.

(٦) أوزتونا، ١٩٩٠، ج ٢ ص ١٨٧.

(٧) Shaw، ٢٠٠٢، ج ٢ ص ٢٣٠.

هذا بالقول إنّه كان يخلط بين الدينامو والديناميت كما ادّعى جاسون جودوين نقلًا عمّا «يقوله الجميع»[1].

ولو وضعْنا الأمر في سياقه التّاريخي الطبيعي لرأينا تجنّيًا واضحًا في هذه الادعاءات.

١) لأنّ كلّ اختراع حديث في ذلك الزمن كان ينتشر تدريجيًّا وببطء، قد يكون شديدًا حسب الزمان والمكان والظّروف السائدة، وربما أخذ هذا التدرّج عشرات السنين حتى في الغرب نفسه الذي نشأ فيه الاختراع، ومن أمثلةِ ذلك ما حدث في انتشار مصباح الغاز وهو اختراع بسيط يحكي جون ستيل جوردون قصته باختصار في كتابه «إمبراطوريّة الثروة: التّاريخ الملحمي للقوة الاقتصاديّة الأمريكيّة»: إذ اخترع في سبعينيّات القرن الثامن عشر، وظهر في فيلادلفيا عاصمة ولاية بنسلفانيا الأمريكيّة في تسعينيات هذا القرن (١٧٩٦)، وبعد عشرين عامًا أصدرت بالتيمور عاصمة ولاية ميريلاند المجاورة تعميمًا يشجّع استخدام المصباح في الشوارع وبعد عقدين عمّت الفكرة المدن الأمريكيّة فأنيرت الشّوارع الرئيسة، «ومع أنّ الناس رحبوا بمصدر الإنارة الجديد في الشوارع، فقد كانوا أكثر حذرًا في إدخاله إلى منازلهم خشية الاختناق والانفجار، كانت مخاوفهم لا أساس لها إطلاقًا»، كما حكى عن مخاوفَ مشابهة ظهرت عند اختراع المركب البخاري سنة ١٨٠٧ حين ظنّ الناس أنه سيغرق أو ينفجر «لكنّ شيئًا من ذلك لم يقع»[2].

وخلاصةُ البند أنّ الخوف من الاختراعات الحديثة لم يكن شيئًا غريبًا أو خارجًا عن طبائع البشر في ذلك الزّمان، وعلى فرض وجوده عند السلطان عبد الحميد، وهو ما لا دليل عليه، فإنه لم يكن أمرًا خارجًا عن سياقه التاريخي، فإذا علمنا أنّ استخدام الكهرباء أدخل إلى الدولة العثمانيّة آنذاك في الخدمات العامة، إذ استخدمت كما رأينا

---

(١) Goodwin، ١٩٩٩، ص ٣١٤.

(٢) جوردون، ٢٠٠٨، ص ١٥٦ و ١٨٣.

في خطوط التّرام والهاتف والبرق لانْطبقت الصورة على ما حدث في اختراعات أخرى، وزال العجب الذي حمل الغربيّين على السخرية من سلطان الشرقيين الذي لم يسلم منهم حيًّا أو ميتًا.

٢) ويدلّ استعراض التدرّج الذي دخلت به الكهرباء مجالات الاستعمال في الدولة العثمانيّة أن الأمر لا يعدو تدرّجًا طبيعيًّا كالذي ساد في ذلك الزمن عند استعمال المخترعات الجديدة، أكثر من كونه خوفًا شديدًا كالذي ادّعاه المؤرخان شو وغيرهما[١]، إذ استخدمت الكهرباء كما سبق ذكره في خطوط الترام والهاتف الذي صرح المؤرخان نفساهما أنّ دخوله الخدمة سنة ١٨٨١ كان تجريبيًّا [٢] ولا ننسى خطوط البرق التي توسّعت كثيرًا في عهد السلطان عبد الحميد، ولم يقتصر الأمر على الاستخدام العام، إذ بدأت الكهرباء دخول الاستخدام الخاصّ التدريجي كما يظهر من شهادات عاصرت الأحداث لا كما ادّعى المؤرخان شو أنه كان ممنوعًا.

ومما يؤكّد ذلك ما رواه الكاتبُ العربي السوري عبد الغني العطري في كتابه اعترافات شامي عتيق تحت عنوان الكهرباء في سوريّة حيث قال: حصلت شركة الجرّ والتنوير (واسمها الكامل هو الشركة العثمانيّة السلطانيّة للتنوير والجرّ الكهربائي المغفلة كما يذكر الباحث عماد الأرمشي) على امتياز لتزويد سوريّة بالكهرباء وتأمين المواصلات الداخليّة في دمشق بالترام الكهربائي، وكان ذلك في العام ١٩٠٨ في عهد السلطان عبد الحميد وقبل خلعه بعام واحد، وقد ساعد الشركة على الفوز بهذا الامتياز عزة باشا العابد...وقد ظهرت الكهرباء بدمشق لأوّل مرّة في نيسان من العام ١٩٠٧، وكان أوّل مَن حصل عليها ووصلت إلى بيته عزة باشا العابد وأفراد أسرته .

(١) Shaw، ٢٠٠٢، ج ٢ ص ٢٣٠.

(٢) نفس المرجع السابق، ج ٢ ص ٢٣٠.

وفي العام نفسه بدئ بتمديد الكهرباء وتركيب أعمدتها الخشبيّة في جميع الشوارع والأحياء، وإيصال الكهرباء إلى كلّ من يطلبها حسب التسلسل، وكانت فرحة دمشق وأهلها بالكهرباء فرحة عارمة لا توصف، فقد انتهى بوصولها عهد الشموع والكاز [١].

ويرجع المؤرخ عيساوي حكاية الكهرباء إلى سنة ١٩٠٥ حين حصلت الشركة البلجيكيّة على امتياز لمدّ دمشق بالكهرباء، وقامت بتوليدها من نهر بردي فكان بذلك أوّل مشروع هيدروليكي في الشرق الأوسط [٢].

ووصلت الكهرباء إلى خطوط التّرام في المدينة سنة ١٩٠٧ والتي وصل طولها إلى ٦،٥ كيلو مترات، كما زوّدت المحطة الكهربائيّة الجديدة في عين الفيجة عمليّة صيانة الخط الحجازي بالكهرباء أيضًا[٣].

ويذكر الباحث عماد الأرمشي في بحثه حديث الذّكريات عن أحياء دمشق المنشور على شبكة الإنترنت معلومات قريبة مما سبق، ولكنّها تختلف قليلًا عمّا ذكره الأستاذ العطري، فقال: في عهد الوالي شكري باشا.. تمّ الانتهاء من تنوير المدينة، وسارت أوّل حافلة ترام في الثاني من شهر نيسان عام ١٩٠٧.. والجدير بالذّكر أنّ أوّل منزل مُدّت إليه الكهرباء في دمشق هو بيت أمير الحجّ الشّامي ووجيه دمشق عبد الرحمن باشا اليوسف [٤].

ويذكر عيساوي أنّ شركات الكهرباء والترام البلجيكيّة تأسّست في بيروت سنة ١٩٠٦ وفي دمشق سنة ١٩٠٧[٥]، ومدّ ١٦ كيلو مترًا من الترام الكهربائي في بيروت سنة ١٩٠٨ وتمّ مدّ المدينة بالكهرباء سنة ١٩٠٩[٦]، وعمّم المؤرخ باموك الصورة

---

(١) العطري، ١٩٩٨، ص ٧٥ – ٧٦.

(٢) عيساوي، ١٩٩٠، ص ٧٥.

(٣) Nicholson، ٢٠٠٥، ص ٧٩.

(٤) الأرمشي، ٢٠٠٩، ص ٢.

(٥) عيساوي، ١٩٨٠، ص ٣٤٦.

(٦) نفس المرجع السابق، ص ٧٥.

فقال إنّ الاستثمار في البني التحتيّة كالماء والغاز والكهرباء كان من ضمن المحاولات التي تركّز الاستثمار الغربي فيها في الدولة العثمانيّة [١].

وكما حدث مع سكّة الحجاز كانت الكهرباء ضمن التسهيلات التي قدمتها الدولة لشركة سكة بغداد[٢]، بل وجدنا أنّ الكهرباء تصل قصر السلطان الذي لا يفرق بين الدينامو والديناميت كما ادّعوا، وكان من ضمن إجراءات الثورة عليه قطع الكهرباء عن قصره[٣]، ورغم أنّ هذه الشهادة صدرت من شاهد عيان عاصر أحداث الثّورة على السلطان سنة ١٩٠٩ وكان يعيش في استانبول، وهو القومي العربي أسعد داغر، فإننا نجد مؤرخًا حديثًا يدّعي أنّ السلطان حرّم توصيل القوة الكهربائيّة والتلفون إلى قصره، خشية من استخدام حاشيته لهما لاغتياله [٤]، وهو اتّهام متّسق مع ما أشاعه الغربيون كما سبق ذكره.

كما وجدنا مؤرخًا آخر هو الشيخ كامل الغزي يتبنى إشاعة مماثلة يضحك منها المؤرخ الموثق إذ قال عن السّلطان عبد الحميد: لم يرخص قطّ بدخول التلفون، الهاتف، إلى استانبول، ولا أن تستخدم فيها الكهرباء بجميع وظائفها منعًا لسهولة التّخابر بين مناوئيه ومعارضيه [٥] ومَن يطلع على انتشار البرق الكهربائي كما مرّ ذكره وهو من وسائل التخابر السريع في ذلك الزمن بالإضافة إلى استخدامات الكهرباء العديدة التي وثقها المؤرخون؛ يأسَفُ لهذا الاتهام المفتقر لأدلّة الإثبات، وبخاصّة أنّ معارضي السلطان كانوا منتشرين في البلاد العثمانيّة والغربيّة وليسوا محصورين في العاصمة ليكون منع الكهرباء عنها مضرًّا بهم.

***

(١) Pamuk، ١٩٨٧، ص ٦٩.

(٢) McMurray، ٢٠٠١، ص ٥١.

(٣) النفزاوي، ٢٠٠١، ص ٤٠٧.

(٤) لوتسكي، ٢٠٠٧، ص ٣٥٢.

(٥) الحلبي، ١٩٩٠، ج ٣ ص ٣٨٨.

٤- بدايةُ الملاحة الجويّة:

عاصرت الدّولة العثمانيّة بدايات الطّيران الذي ظهر في البداية لدى العثمانيين بصفته نوعًا من التسلية والاستعراض، ثمّ انتقل إلى الاستخدام العسكري بصناعة أوّل منطاد أثناء حروب البلقان (١٩١٢)، أمّا في مجال الطّائرات فقد جربت أولاها بعد اختراع الطائرة بثلاث سنوات، وأقيم في سنة ١٩٠٩ استعراض جوي في استانبول، ولما قام الإيطاليون بقصف طرابلس الغرب سنة ١٩١٢ كان هذا دافعًا للعثمانيين للاهتمام بالطيران.

وكان الاهتمامُ الأوّلي بإيفاد البعثات إلى ألمانيا والنمسا، ومحاولة تدريب الطيارين بإقامة مدرسة الطيارين يتبعها مركز للطائرات، واشترك السلطان وناظر الحربيّة والأهالي في دعم هذه المبادرة، ورغم إقلاع الطائرة العثمانيّة التي اشْتريت من فرنسا فقد «خرجت آنذاك بعض الانتقادات حول خضوع الهيئة (أي هيئة الطيران) لأوروبا وعدم الإقدام على إقامة مصنع للطائرات»، وهو ما سبق الحديث عنه من أنّ الدولة العثمانيّة كانت دولة عظمى يحكمها هذا المنطق، فتُحاسب وفقًا له، وإن تخلّفت عن أقرانها الكبار وجّه اللومُ إليها رغم الضعف والتراجع الذي لم يكن مقبولًا منها، ولهذا قام المجري أوسكار اسبوت بتقديم مشروع اقترح فيه على الدولة أن تقيم مصنعًا للطائرات فعقدت معه اتفاقًا لتنفيذ المشروع ولكن تمّ اللجوء إلى الحلّ الأسهل والاستعانة بفرنسا.

«قوبلت حركةُ الطيران الجوي عند العثمانيين بفرحة غامرة سواء أكان على مستوى الحكومة أم على مستوى الرأي العام»، وحاولت الحكومة إزالة الانطباع السلبي الذي نشأ من فشل طيرانها أثناء حرب البلقان، فنظمت رحلة جويّة بين استانبول والقاهرة وقامت بتوسيع مدرسة الطيران وأصدرت لائحة تنظيميّة عن استخدام المجال الجوي العثماني، ولكن التعاون مع فرنسا توقف باندلاع الحرب الكبرى سنة ١٩١٤م مما جعل الدولة العثمانيّة تتوجه نحو ألمانيا التي احتاجت إلى طياريها فسحبتهم من

حليفتها ولكن العثمانيين أعادوا استجماع قواهم التي تكونت سنة ١٩١٦م من ٩٠ طائرة و ٨١ طيارًا، وتمكنوا من إحراز نجاحات مهمة على جبهات الحرب(١).

ويخلص الدكتور عبد القادر أوزجان إلى أنّ الدولة العثمانيّة تابعت ما كان يجري من تطورات في الغرب في مجال الملاحة الجويّة إلّا أنها لم تبذل الجهد اللازم لإقامة مصنع طائرات وكانت خاضعة للنفوذ الفرنسي ثمّ الألماني، وهي ملاحظات في محلّها لدولة تسعى أن تكون عظيمة دائماً، ولكن ما العمل وقد شارفت على نهايّة عمرها؟ وهل لهذه الملاحظات مكانٌ بين الصغار الذين نشئوا على أنقاضها بدلًا منها؟ وهل يوجه أحد لهم اللوم بأنهم تقاعسوا وابتعدوا عن مواكبة قوى عصرهم سنين ضوئيّة؟

لقد حاولت الدّولة العثمانيّة جاهدة ألّا تقف موقف المتلقي السلبي أو المستهلك المشتري، وظلت حتى آخر أيّامها مقصدًا لأصحاب المشاريع العلميّة خلافًا لما حدث بعدها حين أصبحت الكفاءات المحليّة تهرب من البيئة الطاردة في أوطانها لتلاقي الترحيب والتشجيع في الغرب المعادي.

(١) أوغلي، ١٩٩٩، ج ١ ص ٤٢٧ - ٤٣١.

البابُ الثّامن

الامتيازاتُ الأجنبيّة وآثارُها الاقتصاديّة

١- مقدّمة تاريخيّة:

عند الحديث عن الاقتصاد العثماني في آخر أيام الخلافة، لا بدّ من التطرق إلى نظام الامتيازات الأجنبيّة الذي ورد ذكره كثيرًا فيما سبق، واستغلّته الدول الأوروبيّة أثناء حالة الضعف التي مرّت بها الدولة العثمانيّة، فأدخلت هذه الدول العثمانيّين بهذا النظام في دوّاماتٍ ساهمت في سوء أدائهم الاقتصادي، ومن ثمّ زيادة ضعفهم، ومع أن لنظام الامتيازات ظواهر أخرى غير اقتصاديّة، فإن آثاره الاقتصاديّة كانت هي الأبرز بين مجموع آثاره العامة على حياة الدولة في تلك المرحلة الدقيقة التي يتناولها هذا البحث، ولهذا آثرت وضعها في القسم الاقتصادي مع التنبيه إلى أن الإشارة لنظام الامتيازات قد تتكرّر في بحوث أخرى.

كانت الامتيازات الأجنبيّة امتدادًا لواقع لم تبتدعه الدولة العثمانيّة، فحكام الأناضول السابقون منحوا المدن الإيطاليّة امتيازات أقرّها العثمانيون بعد فتح القسطنطينيّة [١]، وكانت لمدينة البندقيّة سيطرة تجاريّة في شرق المتوسط أقرّها العثمانيون إلى القرن السادس عشر[٢]، وذكر شو أن السلطان بايزيد الأول (١٣٨٩ - ١٤٠٢) هو أول سلطان عثماني يمنح الامتيازات حين أعطاها لممثلي جنوا وراغوستا، وتضمّنت حقّ التجارة في ممتلكاته والخضوع لسلطة قناصلهم مقابلَ اعترافهم بالتبعيّة ودفعهم جزية له[٣]، في حين ذكر المؤرخ خليل إيناجيك أن السلطان أورخان (١٣٢٦ - ١٣٦٢)

---

(١) العزاوي، ١٩٩٤، ص ١٩.

(٢) Encyclopedia Britannica، ١٩٨٧، ج ٢ ص ٨٣٢.

(٣) Shaw، ٢٠٠٠، ج ١ ص ٢٩.

قبلَ بايزيد كان قد منح جنوا امتيازات في سنة ١٣٥٢[١]، وفي عهد السلطان سليم الأوّل (١٥١٢ - ١٥٢٠) حصلت البندقيّة على امتيازات كان الهدف الرئيسي منها اقتصاديًّا للإبقاء على طرق التجارة القديمة بعد اكتشاف الطريق الجديد حول رأس الرجاء الصالح، وتحقّق هذا الهدف لاستمرار حاجة الغرب إلى منتجات شرق المتوسط[٢].

وفي عهد السّلطان سليمان القانوني (١٥٢٠ - ١٥٦٦) ثار صراع بين فرنسا وإمبراطوريّة الهابسبورغ عدوة الدّولة العثمانيّة في ذلك الوقت، والتي تمثّل الإمبراطوريّة الرومانيّة المقدسة أيضًا، فأرسلت فرنسا تعرض تحالفًا مع العثمانيّين، ويقول شو إنّها شجّعت خير الدين بربروسا على الدخول في خدمة السلطان العثماني لإشغال إمبراطوريّة الهابسبورغ في جبهات أخرى[٣].

دخلت الدولة العثمانيّة في تحالف رسمي مع فرنسا في سنة ١٥٣٥ أتبعه اتفاق تجاري في فبراير ١٥٣٦ سار على نفس النهج الذي منحت فيه الامتيازات للمدن الإيطاليّة من قبل، وتضمنت الامتيازات الفرنسيّة في البداية ما يلي: حريّة الإقامة داخل الدولة العثمانيّة مع حصانة المسكن، حريّة ممارسة الشعائر الدينيّة، إقامة أحياء للتجار في المدن العثمانيّة، تمثيل فرنسي رسميّ يخضع له التجار الفرنسيون الذين يُستثنون من تطبيق القانون العثماني ومن ثمّ يطبق عليهم القانون الفرنسي مع بقيّة أعضاء الجالية، حريّة التنقل والتجارة داخل أراضي الدولة العثمانيّة، السماح باستشارة الممثّلين الفرنسيين في القضايا التي تتضمّن رعايا مسلمين وتنظر فيها المحاكم العثمانيّة، الرجوع إلى الصدر الأعظم أو وكيله في القضايا الجنائيّة، وتكون شهادة الفرنسي كشهادة المسلم، أمّا الامتياز الذي كان له أثر اقتصادي جسيم على

(١) إينالجيك، ٢٠٠٧، ج ١ ص ٣٢٩.

(٢) رائسي، ٢٠٠٧، ص ٢٨٧.

(٣) Shaw، ٢٠٠٠، ج ١ ص ٩٧.

الدولة فيما بعد فهو تخفيضُ الضرائب على التجار الفرنسيّين، وكان قد منح فيما سبق إلى المدن الإيطاليّة ومنح فيما بعد لبقيّة الدول الأوروبيّة.

ولم تقفِ الامتيازات عند هذا الحد، فكانت تؤكّد عند اعتلاء كلّ سلطان جديد، ويُضاف إليها امتيازات جديدة أيضًا، وبخاصّة إذا اقتضى ظرفٌ سياسي ما، ومن الامتيازات التي أضيفت فيما بعد وكان لها أثر جسيم أيضًا على الدولة وسيادتها على رعاياها؛ منحُ فرنسا حقّ بسط حمايتها على الرعايا الكاثوليك في الدولة العثمانيّة، وربما لم يكنْ هناك أثر مباشر في بداية الأمر لهذا البند، إلّا أنه تعرّض للاستغلال السيّئ فيما بعد، وبخاصة بعدما حصل الرّوس على حقّ حماية الأرثوذكس، وحصل الإنجليز على حقّ حماية البروتوستانت واليهود والدروز، وهذا مما يوحي بأن حماية هذه الأقليات لم يكن الدّافع إليها صلة دينيّة؛ بل البحث عن أسافين للتدخّل في الشئون العثمانيّة، «وبعد أن كان أفرادُ تلك الأقليات حاظينَ بحماية السلطنة العثمانيّة، صاروا بصورة تدريجيّة أتباعًا، لا مواطنين، للقوى الغربيّة، على حساب السلطات المستقلّة التي قبلت هذا التطور مرغَمة»[1].

كان الهدفُ الذي تسعى إليه الدولة العثمانيّة من منح الامتيازات لفرنسا ومن بعدها لبقيّة الأمم الأوروبيّة، هو استخدامها في سياستها الخارجيّة لدعم مصالحها السياسيّة والعسكريّة والاقتصاديّة أيضًا لدى هذه الأمم المهتمّة بمصالحها التجاريّة[2]، فمنحها لفرنسا مثلًا استهدف منع قيام حلف كاثوليكي مقدّس ضدّ العثمانيين، وتحقق هذا القصد بحصول الدّولة على حليف تقع أراضيه بين ألمانيا وإسبانيا[3] الخاضعتين آنذاك لإمبراطوريّة الهابسبورغ الرومانيّة المقدسة[4]، ووقع

(١)() خضر، ٢٠٠٣، ص ٨٨.

(٢) أوغلي، ١٩٩٩، ج ١ ص ٢٢٦ – ٢٢٧ و ٦٨٧.

(٣) نفس المرجع السابق، ج ١ ص ٢٢٧.

(٤) New Standard Encyclopedia، ١٩٩٩، ج ٨ ص H – ٤٧.

الطرفان على حلف عسكري للعمل ضد هذه الإمبراطوريّة، وظلّ الأمر سريًّا نزولًا عند رغبتهما المشتركة[١]، وكان ذلك بعد الاتفاق التجاري بينهما.

ويلاحظ أنّ الدولة العثمانيّة لم تحقّق أهدافها كاملة من هذا التحالف، إذ سرعان ما انسحبت فرنسا من الهجوم المشترك على إيطاليا نتيجة تدخل البابا بين إمبراطور الهابسبورغ شارل الخامس وملك فرنسا فرانسوا الأول في صيف سنة ١٥٣٦، وهو الهجوم الذي أعدّ له السلطان سليمان ٣٠٠ ألف رجل[٢]، ورغم هذا الموقف الفرنسي المضادّ للمصالح العثمانيّة تقدمت فرنسا مرة أخرى في سنة ١٥٤٣ بطلب المساعدة ضد الهابسبورغ أيضًا، فقام خير الدين باشا بقيادة أسطوله الضخم المكون من ٢٠٠ سفينة شراعيّة مسلحة في الوقت الذي كان الأسطول الفرنسي مكوّنًا من عشرين سفينة فقط[٣] لتخريب سواحل إيطاليا، وتمكن من نشر الرعب في روما ذاتها، ولكن الفرنسيّين غدروا بحلفائهم العثمانيين مرّة ثانية، وعقدوا سلامًا مع أعدائهم الهابسبورغ في سنة ١٥٤٤، إلّا أن قوة الدّولة العثمانيّة آنذاك لم تجعل هذه الخيانة تؤثّر فيها فقام خير الدين بتخريب سواحل إسبانيا وفرنسا وإيطاليا، ثمّ عقدتِ الدّولة هدنةً مع الهابسبورغ في سنة ١٥٤٥ تعهّدت فيها هذه الإمبراطوريّة بدفع الجزية للعثمانيين.

ربما كان على الدّولة العثمانيّة أن تتّعظ مما حدث، وأن تغيّر معاملتها للفرنسيين، ولكنّها حوّلت الهدنة إلى سلام دائم بعد وفاة فرانسوا سنة ١٥٤٧، ومنحت تجار الهابسبورغ امتيازات تجاريّة[٤]، وثبت منذ البداية أنّ حلفاء العثمانيين من الأوروبيّين مستعدّون لنقض اتفاقاتهم لو اقتضت مصالحهم ذلك[٥]، ولكن مما يؤسف له أن

(١) Shaw، ٢٠٠٠، ج ١ ص ٩٧ – ٩٨.
(٢) نفس المرجع السابق، ج ١ ص ٩٨.
(٣) العزاوي، ١٩٩٤، ص ٢٣.
(٤) Shaw، ٢٠٠٠، ج ١ ص ١٠٢ – ١٠٣.
(٥) نفس المرجع السابق، ج ١ ص ٩٨.

الدولة العثمانيّة لم تكن تلجأ لسياسة الحرمان من الامتيازات، وربما كان ذلك بسبب قوتها التي لم يؤثر فيها في ذلك الزمان مواقف الصغار حولها، وتمكّنت في المحصلة من تحقيق الفرقة بين أركان الكاثوليكيّة الأوروبيّة، ومما يدعم هذا الرأي أنه رغم أنّ الامتيازات الأجنبيّة كانت تبادليّة فإنّ الدولة العثمانيّة لم تهتمّ بتحصيل فوائدها من الأطراف الأخرى لأن قوّتها كانت تغنيها عن ذلك في وقتٍ كانت معظم التجارة العثمانيّة داخليّة بين ولاياتها وليست خارجيّة مع الدول الأخرى، وكلّ ما فعلته في حالة الخيانة أنّها كانت تعطي طرفًا جديدًا امتيازات لكسب تأييده السياسي أو العسكري مستفيدة من تزاحم الدّول الأوروبيّة على كسب الامتيازات العثمانيّة، وذلك كما زاحمت فرنسا البندقيّة واستفادت من الخلاف العثماني البندقي على جزيرة قبرص (١٥٧٠) ثمّ معركة ليبانتو (١٥٧١) بدافع الثأر لفتح قبرص، وكما زاحمت إنجلترا فرنسا بعد الهزّات التي تعرضت لها العلاقات العثمانيّة الفرنسيّة فحصل الإنجليز على امتيازاتهم سنة (١٥٨٠) ووقفت فرنسا ضدّهم رغم أنها كانت قد فتحت الباب لدخولهم في معاهدة ١٥٣٥[١].

ولما عادت الحرب مجددًا بين شارل الخامس وفرنسا في عهد هنري الثاني ابن فرانسوا الأول (١٥٤٧ - ١٥٥٩) لجأ الفرنسيون مرّة أخرى إلى الدولة العثمانيّة رغم مواقفهم الغادرة فيما سبق، وتدلّ الرسالة التي بعثها هنري إلى السّلطان سليمان على واقع موازين القوى في ذلك العهد: «لم يبق لدى فرنسا أي أمل في المساعدة من أي مكان آخر عدا حضرة سلطان العالم، إن حضرة سلطان العالم قد قدّم من قبل مساعداته لمرات عديدة، إن فرنسا ستكون ممتنّة إلى الأبد لو سوعدت بمقدار من النقود والبضاعة، ستطبق شهرة الكرم التركي العالم أجمع، إن مثل هذه المساعدة لا شيء بالنسبة إلى سلطان العالم»[٢]، ورغم كلّ شيء دخل الطرفان في معاهدة تحالف

(١) رائسي، ٢٠٠٧، ص ٣١٥ - ٣٢١ و ٣٤٢ و ٣٤٤.

(٢) أوزتونا، ١٩٩٠، ج ١ ص ٣١٣.

علني لأول مرة[1] اعترف فيها هنري بالسلطان إمبراطورًا أوحدًا لأوروبا وسيدًا مبجلًا له، وكان ذلك في سنة ١٥٥٣[2].

وعشيّة الحرب مع البندقيّة أكّدت الدولة العثمانيّة الامتيازات الفرنسيّة سنة ١٥٦٩ بحثًا عن التأييد الفرنسي[3]، وكان ذلك في زمن السلطان سليم الثاني ابن سليمان القانوني والملك شارل التاسع ابن هنري الثاني (١٥٦٠ - ١٥٧٤) وأدّى الصّراع داخل الطبقة العثمانيّة الحاكمة إلى إبرام الاتفاق الجديد مع فرنسا في أكتوبر من ذلك العام بما يسمح لسفنها بالتنقّل بين موانئ الدولة وفي البحار التي يسيطر العثمانيون عليها ويمنح الامتيازات للدّول الأوروبيّة التي ترفع سفنها العلم الفرنسي، ومكنت هذه العلاقات الجديدة الدولة من العمل ضد البندقيّة والهابسبورغ[4].

وعادت فرنسا إلى عادةِ الغدر فحدث تقاربٌ بينها وبين إسبانيا سنة ١٥٧٣، مما جعل العثمانيين يلجئون هذه المرّة إلى منح الامتيازات التي كانت حتى ذلك الوقت مقصورة على البندقيّة وفرنسا، إلى إنجلترا وذلك بدلَ سحْبها ممن غدروا بها مرّات عديدة، وكان مرادُ الدولة العثمانيّة من منح الامتيازات الإنجليزيّة الحصول على مواد حيويّة كالحديد والنحاس والقصدير والرصاص[5]، وكانت الدولة في حاجة لهذه المواد التي لم تكن إنجلترا تمانع تصديرها رغم الحظر البابوي، إذ أنها دولة بروتستانتيّة لا تتبع رأس العالم الكاثوليكي، كما أراد العثمانيون من هذه الامتيازات تحييد الإنجليز أو الحصول على تأييدهم ضدّ الهابسبورغ، كما عرفت إنجلترا في ذلك الوقت بمناهضتها القوة العسكريّة للإسبان والبرتغاليين الأعداء التقليديين للعثمانيين.

---

(١) Shaw، ٢٠٠٠، ج ١ ص ١٠٦.

(٢) أوزتونا، ١٩٩٠، ج ١ ص ٣١٢.

(٣) Encyclopedia Britannica، ١٩٨٧، ج ٢ ص ٨٣٢.

(٤) Shaw، ٢٠٠٠، ج ١ ص ١٧٧.

(٥) يفصل إيناجيك الحديث عن أهميّة المواد الاستراتيجيّة، ٢٠٠٧، ج ١ ص ٥٢٦ و ٥٢٧ و ٥٣٢.

وعارضت البندقيّة منح الامتيازات لإنجلترا رغبةً في الحفاظ على تجارة الوساطة[٦]، كما عارضت فرنسا هذه الامتيازات أيضًا، وذلك في محاولة للحفاظ على مكانتها في الشرق، ورغم ذلك فقد منحت الامتيازات للإنجليز سنة ١٥٨٠، وجدّدت ووسّعت للفرنسيين مرّة أخرى في السنة التالية، ثمّ جددت لإنجلترا سنة ١٥٨٣، وفي سنة ١٥٩٠ سُمح للتجار الإنجليز بالتنقل برًّا وبحرًا تحت علمهم الخاص، وبحريّة البيع والشراء في أراضي العثمانيين مما دشّن الوجود الإنجليزي في المنطقة والذي دخل مرحلةَ تنافس مع الوجود الفرنسي استمرت قرونًا بعد ذلك[٧].

وفي سنة ١٦١٢ من زمن السّلطان أحمد الأول، منحت الامتيازات لهولندا وسط معارضة من سبقها في الحصول على هذه الامتيازات من الإنجليز والفرنسيين والبنادقة، وكان منحها للهولنديين لنفس السبب السياسي وهو مناوأة إمبراطوريّة الهابسبورغ، ورغم عدم تحمس الهولنديين لخيانة القضيّة الصليبيّة، فقد كان نهجهم واقعيًّا في مواجهة العدوّ الكاثوليكي المشترك[٨]، وفي سنة ١٦١٥ عقدت الدولة العثمانيّة اتفاق سلام مع الهابسبورغ منحتهم فيه الامتيازات التجاريّة التي سبق منحها للبندقيّة وفرنسا وإنجلترا كما منحتهم حق حمايّة المسيحيين في الدولة، وكانت مدة الاتفاق ٢٠ سنة.

ثمّ تدهورت العلاقات بين فرنسا والدولة العثمانيّة زمن السلطان محمد الرابع (١٦٤٨ - ١٦٨٧) بسبب جزيرة كريت[٩]، واستغلت إنجلترا وهولندا الفرصة لإزاحة النفوذ الكاثوليكي، وساعد الفرنسيون البنادقة في كريت ضدّ العثمانيين،

(٦) نفس المرجع السابق، ج ١ ص ٥٢٤.

(٧) Shaw، ٢٠٠٠، ج ١ ص ١٨٢، وأيضًا: العزاوي، ١٩٩٤، ص ٢٢، وأيضًا: إيناجيك، ٢٠٠٧، ج ١ ص ٥٢١ وما بعدها، وأيضاً: هرشلاغ، ١٩٧٣، ص ٥٨ - ٦٤، وأيضاً: Encyclopedia Britannica، ١٩٨٧، ج ٢، ص ٨٣٢.

(٨) إيناجيك، ٢٠٠٧، ج ١ ص ٥٣٠ - ٥٣٤.

(٩) أوغلو، ١٩٩٨ - ١٩٩٩، ص ٦٧.

ولما حبست الدولة العثمانيّة ابن السفير الفرنسي بعد إساءته الأدب في حضرة الصدر الأعظم أرسلت الحكومة الفرنسيّة بغطرسة رسالة باسم الملك لويس الرابع عشر تطالب العثمانيين بالاعتذار وعزل الصدر الأعظم، ولكنّ الباب العالي لم يسمح للسفارة بمقابلة السلطان، وقابلها الوزير «بكلّ تعاظم وكبرياء»، فحاول الفرنسيون الانتقامَ بالوقوف إلى جانب البندقيّة والهابسبورغ، ثمّ حاولت فرنسا سنة ١٦٦٦ تجديد الامتيازات فلم يقبل العثمانيون وحرموها حقّ المرور عبْرَ مصر إلى الهند، فلجأت فرنسا إلى مساعدة أعداء الدولة مرّة أخرى، ولكنّ هزيمتهم وفتح جزيرة كريت (١٦٦٩) لم يجعل للجهود الفرنسيّة تأثيرًا، وفي سنة ١٦٧٠ أرسل لويس الرابع عشر سفيرًا جديدًا لتجديد الامتيازات بإرهاب الدولة العثمانيّة بأسطول بحري إذا لم تذعن، ولكنّ الصّدر الأعظم «لم ترهبه هذه التّظاهرات؛ بل قابل السفير بكلّ سكون، وقال له إنّ المعاهدات لم تكن إلّا منحًا سلطانيّة لا معاهدات اضطراريّة واجبة التنفيذ، وإنه إن لم يرتحْ لهذا الجواب فما عليه إلّا الرحيل»[١]، فتراجعت فرنسا بعدما تدخل الوزير كولبر لثني ملكه عن إعلان الحرب، وتمكّن «بحكمته وسياسته ومعاملة الدولة العليّة باللين والخضوع من تجديد المعاهدات القديمة سنة ١٦٧٣»[٢].

وبعد فشل الحصار الثاني لفينا سنة ١٦٨٣ منحت الدولة العثمانيّة دولًا أوروبيّة امتيازات مقابل حصولها على دعمها السياسي، ولما عقدت فرنسا سلامًا مع إمبراطوريّة الهابسبورغ سنة ١٦٩٧ أعطت الدولة احتكارًا لإنجلترا للتجارة بين استانبول ومصر وفتحت قنصليّة إنجليزيّة في مصر، وحصلت إمبراطوريّة الهابسبورغ على امتيازات في معاهدة كارلوفتش (١٦٩٩) وبساروفتش (١٧١٨)، كما حصلت فرنسا على امتيازات واسعة عندما توسطت بين النمسا وروسيا من جهة والعثمانيين من جهة أخرى مما أدى إلى عقد معاهدة بلغراد لصالح الدولة العثمانيّة[٣]، وذلك حين انتهت

(١) المحامي، ١٩٩٨، ص ٢٩٤ و ٢٩٨.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٢٩٨.

(٣) Encyclopedia Britannica، ١٩٨٧، ج ٢ ص ٨٣٢.

الحرب «بحظّ جيد للغاية» في المفاوضات التي أدارها السفير الفرنسي، وأدّت إلى معاودة الظهور الفرنسي بعد تواريه عن الأنظار عقودًا عديدة، بصفة فرنسا مرّة أخرى «أحسن صديق للعثمانيين في العالم المسيحي»[١]، فكانت مكافأة فرنسا بتأكيد امتيازاتها التي أصبحت دائمة وليست بحاجة لإعادة التفاوض عند اعتلاء كلّ سلطان جديد سدّة الحكم، وأصبحت فرنسا أكثر الدول الأوروبيّة نفوذًا في الشرق العثماني[٢]، وتتابعت الامتيازاتُ للدّول الأخرى التي طالبت بها وحصلت على حرية الملاحة والتجارة في المياه العثمانيّة باستثناء البحر الأسود ومضائق استانبول، وفي سنة ١٧٧٤ وقعت الدولة معاهدة كوجوك قينارجة مع روسيا وتنازلت لها عن هذا الامتياز الأخير، أي الملاحة في البحر الأسود والمضائق، الذي ما لبثت بقيّة الدول الكبرى أن طالبت به فحصلت عليه نمسا الهابسبورغ في سنة ١٧٨٤ وبريطانيا ١٧٩٩ بعد وقوفها إلى جانب العثمانيين ضدّ الحملة الفرنسيّة على مصر، وبروسيا ١٨٠٦[٣].

وكانت الدولةُ العثمانيّة تلجأ إلى تعطيل الامتيازات إذا دب نزاع بينها وبين أحد الأطراف المتمتعة بها، فقد عاقبت الدّولة جنوا بذلك عقبَ مساعدتها البندقيّة في حربها ضدّ العثمانيين سنة ١٧١٥[٤]، وعندما هاجمت الحملة الفرنسيّة مصر سنة ١٧٩٨ أوقفت الدولة العمل بامتيازاتها، ولكنّها ما لبثت أن أعادتها عندما انسحبت الحملة وأضافت لها امتيازًا جديدًا هو حريّة التجارة والملاحة في البحر الأسود والمضائق[٥]، وذلك كما حدث لبقيّة الدول الكبرى وفق بند الأمّة الأكثر رعاية[٦]، وبهذا استعاد

(١) إيناجيك، ٢٠٠٧، ج ٢ ص ٣٣٧.

(٢) Kasaba، ١٩٨٨، ص ٣٢، وأيضًا: كواترت، ٢٠٠٤، ص ١٥٣.

(٣) Kasaba، ١٩٨٨، ص ٣٢ – ٣٣.

(٤) أوغلي، ١٩٩٩، ج ١ ص ٢٢٧.

(٥) العزاوي، ١٩٩٤، ص ٢٦.

(٦) Kasaba، ١٩٨٨، ص ٣٢.

الفرنسيون مكانتهم بصلح أمينس (١٨٠٢) بعد انقلاب الأدوار وتحوّل الإنجليز حلفاء الأمس إلى محتلّين(١)، ولكن الامتيازات البريطانيّة استعيدت في معاهدة الدردنيل سنة ١٨٠٩ مقابل الانسحاب البريطاني من مصر والأراضي العثمانيّة الأخرى بعد الغزو الذي أعقب الحملة الفرنسيّة (٢)، ومنحت الامتيازات لروسيا بعد حرب ١٨٢٧ - ١٨٢٩ في معاهدة أدرنة (١٨٢٩) (٣)، ووسعت الامتيازات التي منحت لبريطانيا بعد الأزمة العثمانيّة المصريّة زمن محمد علي باشا في معاهدة بلطة ليمان سنة ١٨٣٨(٤).

وتختلف المصادر في تجديد تواريخ منح الامتيازات للدول الأوروبيّة المختلفة، وربما كان هذا الاختلاف بسبب عدم منح الامتيازات دفعة واحدة، بل على دفعات حسب الظروف السياسيّة وموازين القوى السائدة، وذكر إينالجيك في تاريخه مثلاً على هذا التدرج في منح درجات الامتيازات لإمبراطوريّة الهابسبورغ النمساويّة (٥)، وهذه هي تواريخ منح الامتيازات كما وردت في الموسوعة العربيّة: البندقيّة (١٤٥٥)، فرنسا (١٥٣٥)، إنجلترا (١٥٨٣)، هولندا (١٦١٣)، النمسا (١٧١٨)، السويد (١٧٣٧)، مملكة الصقليتين (١٧٤٠)، توسكانة (١٧٤٧)، الدانمارك (١٧٥٦)، بروسيا (١٧٦١)، إسبانيا (١٧٨٢)، روسيا (١٧٨٣)، الولايات المتحدة (١٨٣٠)، بلجيكا (١٨٣٨)، اليونان (١٨٥٥) (٦).

وفي نهاية القرن الثامن عشر لم يعدْ خارج نظام الامتيازات من الدّول الأوروبيّة إلّا سويسرا والبابويّة (٧).

---

(١) Shaw، ٢٠٠٠، ج ١ ص ٢٧٠.

(٢) Shaw، ٢٠٠٢، ج ٢ ص ١٣.

(٣) نفس المرجع السابق، ج ٢ ص ٣٢.

(٤) نفس المرجع السابق، ج ٢ ص ٥٠.

(٥) إينالجيك، ٢٠٠٧، ج ١ ص ٤٤٢.

(٦) السباهي.

(٧) هرشلاغ، ١٩٧٣، ص ٦١.

٢- الآثارُ السّلبيّة لنظام الامتيازات الأجنبيّة:

ساعدتِ الامتيازات السياسة العثمانيّة الخارجيّة في البداية، وعزّزت مصالحها السياسيّة والعسكريّة والاقتصاديّة أيضًا، ولكن بمرور الزمن تغير الحال وأصبحت عبئًا على الدولة[1] سواء بنصوصها الأصليّة أو بإساءة استعمالها، وكان مما ترتب عليها:

١) تنمية التجارة الأوروبيّة على حساب التجارة العثمانيّة الداخليّة في زمن الصعود الأوروبي والتراجع الإسلامي: فالرسوم الجمركيّة المنخفضة على السلع المستوردة ساهمت في تسويق هذه السلع الأجنبيّة التي كانت أحيانًا ذات مستوى أقلّ من مستوى السلع المحليّة، ولكن أسعارها المنخفضة جعلها تغرق الأسواق العثمانيّة وتساهم في تراجع المنتج المحلي في الوقت الذي لم يعوض تسويق المواد الأوليّة في البلاد الأجنبيّة هذا الاختلال، ولم يكن سوى «تعويض جزئي عن تدمير إمكانات تطور محليّة متنوعة»[2].

ومع التراجع العثماني المستمر كان العثمانيون عاجزين عن الإفادة من هذه الامتيازات لمصلحتهم حتى لو كانت نصوصها تعرض تبادلًا متكافئًا للمنافع، فتزامن الصعود الأوروبي وبخاصة بعد الثورة الصناعيّة في نهاية القرن الثامن عشر مع التراجع العثماني أوجد فرقًا اقتصاديًّا ملحوظًا بين الجانبين جعل الجانب القوي ينفرد بجني الفوائد على حساب الجانب الأضعف الذي لم يتمكّن من المنافسة على قدم المساواة، ووصل الأمر إلى حدّ إعطاء التاجر الأجنبي ميزة على التّاجر المحلي في لحظة الهزيمة التي حلّت بعد الأزمة بين السلطان وواليه المصري واستغلال بريطانيا الموقف بالحصول على معاهدة بلطة ليمان سنة ١٨٣٨، والتي أعقبها معاهدات مماثلة

(١) أوغلي، ١٩٩٩، ج ١ ص ٢٢٨.

(٢) هرشلاغ، ١٩٧٣، ص ٦٢.

مع دول غربيّة أخرى[١]، كانت حصيلتها تفضيل التجار الأجانب على حساب التجارة المحليّة [٢]، بإلغاء الضّرائب الداخليّة عنهم والتي تصل إلى ٨٪ مع استمرار التجار المحليين في دفعها.

٢) القضاء على صناعات محليّة وعرقلة محاولات النهوض الصناعي نتيجة المنافسة الساحقة التي عرضتها البضائع الأوروبيّة الرخيصة، والتي كان تقدمها مستمرًا بسبب التطور التقني المحفز بالمنافسة[٣]، في الوقت الذي وجدت عقبات داخليّة داخل المجتمع العثماني حالت دون تحفيز التطور التقني للصناعات المحليّة على غرار التجربة الأوروبيّة [٤].

ويذكر المؤرخ ستانفورد شو أنّ الامتيازات الأجنبيّة ساهمت في إضعاف الدولة العثمانيّة باستنزاف مواردها التجاريّة والزراعيّة اللازمة للصناعات الأوروبيّة، ولم يكن رد الفعل الداخلي على مستوى التحدي، فالنقابات المهنيّة تحركت بما يلائم المصالح الآنية، ويقدمها على المصالح العليا التي ربما كانت أبعد من نظر أعضائها، فمنعت تدفّق الخبرات والتقنيات الحديثة المساعدة على التطور ومنافسة الغرب وصناعاته وذلك بحجة المحافظة على مكانة العاملين في الحرف[٥].

٣) عرقلة محاولات الدولة للحصول على موارد ماليّة لمواجهة نفقات الإدارة وإقامة المشروعات، وذلك نتيجة التحديد الضريبي الذي حصل عليه الأوروبيون، ومع استمرار اتساع الهوة بين الجانبين العثماني والغربي توسعت الامتيازات في لحظات الهزيمة مثلما حدث في المعاهدة العثمانيّة البريطانيّة في بلطة ليمان سنة ١٨٣٨ عندما ألغي احتكار الدولة للتجارة الخارجيّة والذي سرى على مصر فقضى على القاعدة

(١) Kasaba، ١٩٨٨، ص ٥٥.

(٢) Pamuk، ١٩٨٧، ص ٢٠.

(٣) إينالجيك، ٢٠٠٧، ج ١ ص ١٠٨.

(٤) إينالجيك، ج ٢ ص ٣٣٥ و ٣٣٧ و ٤١٠ و ٤٣٧.

(٥) Shaw، ٢٠٠٠، ص ٢٨٤.

الماليّة لجيش محمد علي باشا وصناعاته[١]، كما حرم الدولة العثمانيّة من موارد ماليّة مما ألجأها إلى الاستدانة نتيجة أعباء حرب القرم سنة ١٨٥٤[٢]، وكان الوقوع في فخّ الديون تمهيدًا للقضاء على استقلال الدولة ومن ثمّ القضاء عليها نهائيًّا فيما بعد، وليس من الغريب أن يكون الوقوع في هذا الفخّ تمّ بتشجيع من القوى الغربيّة [٣].

ومن الجدير بالذكر في هذا المقام أنّ أوروبا حرصت في البداية على تحريض محمد علي ضدّ الدولة العثمانيّة، فلمّا تبين لها أبعاد مشروعه الإحيائي حرصت على هزيمته تحت ستار الحرص على الدولة التي كانت قبل قليل تعمل على إنهاكها بتشجيع الوالي المصري، ودعت السلطان في ٣٠/ ١/ ١٨٤١ لمنح واليه حكم ولاية مصر وراثيًّا شرط أنْ يطبق جميع المعاهدات والقوانين القائمة أو التي قد تقوم في المستقبل في الإمبراطوريّة العثمانيّة، على ولاية مصر، مثلها في ذلك مثل أيّة ولاية في الإمبراطوريّة [٤]، وكان الهدف آنذاك تحجيم قوة مصر، ومن ذلك ما فُرض على الوالي من تطبيق إلغاء الاحتكارات سنة ١٨٤٢[٥]، وذلك لأن هذا النظام يتعارض مع الإرادة الغربيّة بالتعامل الحرّ في المواد الخام الشرقيّة وتسويق المنتجات الغربيّة، ولكن الطريف أنّ أوروبا التي أجبرتْ محمد علي على الخضوع للقوانين العثمانيّة التي تفيد اقتصادها بغية تدمير تجربته، عادت- فيما بعد- تحثّ ورثته على التملّص من القوانين العثمانيّة عندما أصبح الاندماج في المجال العثماني الموحد يعيق المصالح الغربيّة التي أرادت أنْ تحصل من مصر المنفردة في مواجهتها على مزيدٍ من التنازلات كما حدث مثلًا عندما كان من المقرّر أن تنفذ مصر بنودَ الفرمان الهمايوني الصادر في

(١) Pamuk، ١٩٨٧، ص ٢٠، وأيضًا: هرشلاغ، ١٩٧٣، ص ١٢٧.

(٢) Pamuk، ١٩٨٧، ص ٢٠.

(٣) Pamuk، ١٩٨٧، ص ٥٧.

(٤) حجار، ١٩٧٦، ص ٢١٠ - ٢١١.

(٥) هرشلاغ، ١٩٧٣، ص ١١٩.

سنة ١٨٥٦ بخصوص المحاكم المختلطة في القضايا التي تتضمّن أجانب، وكان ذلك في عهد سعيد باشا، فعارض القناصل الأجانب هذه الخطوة لأنهم كانوا يفضّلون استخدام النفوذ الشخصي أو الضغط الرسمي في القضايا الماليّة للحصول على أحكام لصالحهم، وذلك بدلًا من التوجّه إلى المحاكم الملزمة، وبعد المفاوضات المطوّلة سويت المشكلة التي أثارها القناصل باقتراحات نوبار باشا– أحد رؤساء الوزارات في عهد الخديوي إسماعيل وهو من أصل أرمني – بتأسيس محاكم مختلطة بأغلبيّة أجنبيّة[1]، وكان هذا الاقتراح في مؤتمر استانبول سنة ١٨٧٣ ولكن الإعلان عن إنشاء هذه المحاكم تأخّر إلى سنة ١٨٧٥ وبدأ العمل بها في سنة ١٨٧٦، وكان ذلك من تداعيات الاستقلال المصري الذي حرص عليه الخديوي بتأييد من أوروبا، والذي سعى ليتقوى بها في خلافه مع الدولة العثمانيّة [2].

٤) كان لعدم خضوع الأوروبيّين للقانون العثماني أثرٌ سلبيّ على سيادة الدولة ظهر بوضوح في فترة ضعفها إذ حوّلهم إلى دول داخلها وهو ما سيؤثّر في دعم عمليّة الاستيطان الصهيوني في فلسطين في أواخر القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين.

٥) جعلت الحماية الأوروبيّة المسيحيين العثمانيين متميّزين في القضاء والتعليم والاقتصاد عن بقيّة مواطنيهم، مما زعزع ولاءهم للدولة وفتح باب التدخّل في شئونها لغير صالحها، كما ظهر ذلك بوضوح في الثورات التي قامت ضدّ العثمانيين في أقطار عديدة كثورة العرب سنة ١٩١٦ وأحداث لبنان والمسألة الأرمنيّة وثورات البلقان، ويشير الأستاذ محمد فريد إلى هذا بقوله إنّ هذه الامتيازات موجبة لضعف الدولة بسبب تدخل القناصل في الإجراءات الداخليّة بدعوى رفع المظالم عن المسيحيين واتخاذها (أي فرنسا) لها سبيلًا لامتداد نفوذها بين رعايا الدّولة المسيحيين. وأهمّ نتائج هذا التدخل وأضرّه مآلًا وأوخمه عاقبةً استعمالُ هذه

---

(١) نفس المرجع السابق، ص ١٤٩ – ١٥٠.

(٢) الرافعي، ١٩٨٧، ج ٢ ص ٢٦٥.

الإرساليات الدينيّة في حفْظ جنسيّة ولغة كلّ شعب مسيحي، حتى إذا ضعفت الدولة أمكن هذه الشعوب الاستقلال بمساعدة الدّول المسيحيّة أو الانضمام إلى إحدى هاته الدول، كما شوهد ذلك في هذا القرن الأخير [١].

٦) ولم يقتصر الأمرُ على حماية الطوائف المسيحيّة، إذ امتدّت الحماية إلى رعايا آخرين للدولة بصفتهم أعضاء في السّلك القنصلي أو مشمولين بالحماية الأجنبيّة، مما كان له أثرٌ في التدخل في الشئون العثمانيّة الداخليّة، ويذكر يوسف الحكيم في مذكّراته أنّ فريقًا من الوجهاء المحليين في الدولة العثمانيّة أقبلوا على الانتساب للقنصليات الأجنبيّة بصفاتٍ وظيفيّة عديدة بدافع الحصول على الحصانة الممنوحة للأجانب، وهـو من المؤسفِ حقًّا... بدلًا من الاطمئنان المرتجى من الحكومة مباشرة [٢].

ومِن الأمثلة التي تجسّد هذا الخطر أنه في سنة ١٧٩٣ كان أكثر من ١٥٠٠ غير مسلم في حلب يحوزون براءاتِ الحمايّة التي تسبغ على التاجر، مع أنّ العاملين في القنصليّة فعلًا هم ستة من هؤلاء فقط، ومن المؤشّرات المذهلة على الفوائد التجاريّة التي تتحقق من حيازة الشهادات مثال روسيا التي أدرجت بحلول سنة ١٨٠٨ أسماء ١٢٠ ألف يوناني باعتبارهم أشخاصًا محميين لديها [٣]، ومن الأمثلة الأخرى أنه في سنة ١٨٦٠ كان ٣١٤ شخصًا محميين لفرنسا و ٦٠ للنمسا و ٦٠ لإيطاليا وواحد فقط لبريطانيا في مدينة إزمير التجاريّة، وهذه الحماية هي غير الحماية العامّة التي كانت الدول الأوروبيّة تشمل بها الأقليات المسيحيّة وغيرها، ولا بدّ من الملاحظة هنا أن هذا التدخل على هذا المستوى لم يكن متضمنًا في بنود الامتيازات ولكن في مرحلة الضعف والتراجع كان السّلاطين يستخدمون الإغراء بمزيد من الامتيازات للحصول على تأييد الدول الأوروبيّة سياسيًّا وعسكريًّا مما كان يتيح المجالَ للسّفراء والقناصل أن يتمادوا في التدخل في السياسات والشئون الداخليّة والخارجيّة.

---

(١) المحامي، ١٩٩٨، ص ٢٥٥ باب السلطان الغازي سليم خان الثاني.

(٢) الحكيم، سوريّة..، ص ٩٣، وأيضاً: الحكيم، بيروت..، ص ١٤٥ – ١٤٦.

(٣) إيناجيك، ٢٠٠٧، ج ٢ ص ٥٩٨، وأيضًا: Kasaba، ١٩٨٨، ص ١٣٥.

٧) أصبح السفراء الأجانب شركاء في القرار العثماني، وبخاصة في عهد الضعف والتراجع، فكانوا يتدخلون بكل صفاقة في صناعة القرار السياسي، وكانت حالات الخلاف بين العثمانيين داخليًّا هي الأرض الخصبة لنمو هذه التدخلات، سواء بين السلطان وأحد الولاة، أو بين الدولة وإحدى الأقليات، أو بين الأقليات المتنازعة، والمطلع على الخلاف بين السلطنة ووالي مصر محمد علي باشا يرى بوضوح دور السفارات في دق الأسافين بين الطرفين، ومنع الاتفاق بينهما بما يحقق المصالح الخارجيّة وحدها على حساب المصلحة العثمانيّة، ويرصد محمد كرد علي أنّه بعد انسحاب إبراهيم باشا من الشام بقي قنصل بريطانيا المستر وود الذي أثار الموارنة على إبراهيم باشا مفوضًا من الدّولة التركيّة بمراقبة أعمال عمالها، وكان كثيرًا ما يشير على الدولة بعزل هذا فتعزله، ونصب ذاك فتنصبه، وكان الموظفون العثمانيون معه كموظفين صغار في خدمة آمر مطلق [١]، وهذا التدخل الأجنبي مازلنا مُبتلين به منذ ذلك الزمان إلى هذا اليوم، وكثيرًا ما تسبب في تدمير مجتمعاتنا لحساب الأجنبي الخارجي.

وتدخل الأجانب- أيضًا- بين السلطان والخديوي إسماعيل الذي ضحى لهم باستقلال مصر ليمنعوه من السّلطان، ففعلوا، ولما صحا إسماعيل من أحلامه وأرادَ استدراك أمره وحماية استقلاله من الأجانب كانوا أوّل مَن عمل على إقصائه، وكذلك رأينا في التدخلات الأجنبيّة في الفتن الطائفيّة والقوميّة.

٨) فتحت الحماية القنصليّة والإرساليات التبشيريّة الباب لتغريب المسلمين وإلحاقهم بمشاريع المصالح الأوروبيّة، ووصل الأمر إلى استخدامهم أدوات في صراع أوروبا مع الدولة العثمانيّة بصفتها دولة إسلاميّة، ويشير هرشلاغ إلى أن الدول الغربيّة وسّعت نفوذها في الدولة العثمانيّة ليس بالتنازلات الاقتصاديّة والقانونيّة وحدها، بل بالنشاطات الثقافيّة والتعليميّة، وخصوصًا الإرساليات والمدارس [٢].

---

(١) علي، ٢٠٠٧، ج ٣ ص ٦٦.

(٢) هرشلاغ، ١٩٧٣، ص ٦٩.

ويروي الأستاذ محمد فريد كيف استفادت فرنسا من الامتيازات وأرسلت الإرساليات التبشيريّة إلى كلّ البلاد العثمانيّة التي يتواجد المسيحيون بها، وبخاصّة بلاد الشام لتعليم أولادهم وتربيتهم على محبة فرنسا [١]، وانتقلت العدوى إلى المسلمين كما يروي يوسف الحكيم في مذكراته عن انتشار الثقافة الفرنسيّة في سوريا ولبنان بفضل المؤسّسات الفرنسيّة العديدة، وسهّل هذا الانتشار للسوريين واللبنانيين سبل الالتجاء إلى فرنسا قبل سواها، وأنّه قبل قيام الحرب الكبرى الأولى أصبحت القنصليّة الفرنسيّة في بيروت قبلة أنظارهم يحجّون إليها في كلّ فرصة ومناسبة ، ويلقون كلّ ترحاب فيها[٢]، ولسنا بحاجة إلى التذكير بكون هذا الترحاب فخًّا للاستيلاء على هذه البلاد وتقسيمها وسلب حريتها كما أثبتت الحوادث فيما بعد وهو ما نزال نعيش آثاره إلى يومنا هذا.

٩) استخدمت أوروبا الامتيازات لتوجيه عمليّة الإصلاح العثماني لصالحها ولو على حساب الدولة العثمانيّة التي ادّعى الأوروبيون بفوقيّتهم المعروفة تخلف أنظمتها، ومن ثمّ ألقوا عليها بغطرستهم المعهودة دروسًا عن حاجتها إلى السّير على خطى الغرب لتصبح في عداد المتحضرين، ومع ذلك وقفوا ضدّ أيّ إصلاح يهدد مصالحهم ولو كان وفقَ أنظمتهم، ومن جملة ما يطبّقوه بأنفسهم في بلادهم، وأيّدوا في نفس الوقت إجراءات تخالف أنظمتهم إذا كانت تصبّ في مصلحتهم.

لقد بدأت عمليّة الإصلاح العثماني في نهاية القرن الثامن عشر، واتّخذت طابعًا رسميًّا بصدور فرمانات التّنظيمات الخيريّة بدءًا من سنة ١٨٣٩، واتخذت هذه الإصلاحات الغرب نموذجًا يحتذى، وظنت أن استرضاء أوروبا سيخرج الدولة العثمانيّة من مشاكلها ويؤدّي إلى ازدهارها، وكانت هذه الرؤية استمرارًا للرؤيّة التي حكمت منح الامتيازات، ولهذا رأى بعضُ الباحثين أنّ الامتيازات هي الأساس

(١) المحامي، ١٩٩٨، ص ٢٥٥.

(٢) الحكيم، بيروت...، ص ١١٨.

الذي بنيت عليه التنظيمات والمصدر الذي خرجت منه، وأنّ هذه التنظيمات ليست إلّا امتدادًا للامتيازات[١].

أ – فإلغاءُ الحظر على تملّك الأجانب للأراضي في الدولة العثمانيّة في الفرمان الهمايوني سنة ١٨٥٦ في عهد السّلطان عبد المجيد ثمّ تأكيده بفرمان ١٨٦٧ في عهد أخيه السلطان عبد العزيز؛ كان له تبعاتٌ سلبيّة على سيادة الدولة، وبخاصّة فيما يتعلق بمسألة الهجرة اليهوديّة والاستيطان الصهيوني في فلسطين في ظل حماية القناصل ورعايتهم.

ب – كما سهّلت الامتيازات التغلغلَ الرأسمالي الأوروبي الذي شرعته التنظيمات الخيريّة [٢]، وذلك بعد ازدياد الهوة التقنيّة بين الغرب والشرق ولجوء العثمانيين للغرب لإنشاء وإدارة مشاريع اقتصاديّة كثيرة، وبخاصّة في النّصف الثاني من القرن التاسع عشر، ومكّنت الامتيازات التي منحت لإنشاء هذه المرافق رأس المال الأوروبي من السّيطرة على نواح اقتصاديّة عديدة، وزاد من تمكينها ما جرته الامتيازات الأجنبيّة من تنازلات بشأن التحكيم بين الأجانب والمواطنين في المحاكم المختلطة التي كانت تتكوّن من محكّمين أجانب ووطنيّين، ولسنا بحاجة إلى خيال واسع لتصوّر نوعيّة الأحكام التي ستصدر بالطّبع لصالح الأقوياء، وبخاصّة لو قضى ميزان القوى أن تكون أغلبيّة المحكمين من الأجانب كما حدث في مصر مثلًا[٣].

وهذا لا يعني أنّ الدّولة العثمانيّة لم تستفدْ من المشاريع التي طلبت من الغربيين إقامتها أو أقامها غربيون بمبادرات منهم، ولكن كان الأولى بها بصفتها دولة كبرى أن تسيطر على اقتصادها لا أن تتركه نهبًا لرأس المال الأجنبي، ولكن هذا ما حدث نتيجة التزامن بين الصعود الأوروبي والتراجع الإسلامي، وهي ظاهرة عمت

(١) العزاوي، ١٩٩٤، ص ٦٩.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٧٠، وأيضًا: هرشلاغ، ١٩٧٣، ص ٦٤.

(٣) هرشلاغ، ١٩٧٣، ص ١٤٩ – ١٥٠.

التاريخ البشري الذي كان دائمًا يتزامن فيه مختلف المستويات الحضاريّة ولا تكون جميع الحضارات في مستوى واحد.

ج - طالما نعت الغربيون الدولة العثمانيّة بالتعصب الإسلامي وطالبوها بالمساواة المطلقة بين رعاياها المسلمين وغيرهم، فلمّا أقرت هذه المساواة بالفرمان الهمايوني سنة ١٨٥٦ عاد الغربيون للاعتراض عليها، وذلك للإبقاء على الامتيازات المستمدة من الحمايّة الأجنبيّة للأقليات التي أقرها نظام الامتيازات الأجنبيّة [١]، وساندت الدول الأوروبيّة المسيحيين في رفض التجنيد الإجباري الذي تقتضيه المساواة بين جميع أفراد الرعيّة وهو ما كانوا يطالبون الدولة العثمانيّة به[٢]، بل لقد قام عدد من المسيحيين بالهجرة من الدولة هربًا من قانون التجنيد الذي اقتضته المساواة التي كان الغربيون يلحون بطلبها[٣]، ويذكرنا ذلك بالموقف الأوروبي المعارض لتطبيق فرمان ١٨٥٦ على مصر بعدما كانت أوروبا هي المنادي في اتفاقيّة ١٨٤٠ بتطبيق القوانين العثمانيّة على مصر عندما كان ذلك في صالح الأوروبيين، فلما تغيرت المصالح أصبحوا من أنصار عدم تطبيق القوانين ذاتها على مصر[٤].

د - بعد إفلاس الدولة العثمانيّة سنة ١٨٧٥، كان الإصلاح المالي من أولى المهمات التي اضطلع بها السلطان عبد الحميد، ونتج عنه وضعُ جميع الوزارات تحت رقابة مركزيّة للمرة الأولى[٥]، وكان من ضمن الإصلاحات محاولة وضع ضريبة على الدخل تشمل العثمانيين والأجانب معًا، ولكن معارضة السفراء الأجانب المتسلحين بالامتيازات الأجنبيّة أبطلت مفعول هذا البند[٦]، رغم كونه في صالح

(١) العزاوي، ١٩٩٤، ص ٦٥، وأيضًا: Kasaba، ١٩٨٨، ص ٥٩.

(٢) كواترت، ٢٠٠٤، ص ١٣٥.

(٣) نفس المرجع السابق، ص ٢١٣.

(٤) هرشلاغ، ١٩٧٣، ص ١٤٩.

(٥) Shaw، ٢٠٠٢، ج ٢ ص ٢٢٤.

(٦) نفس المرجع السابق، ج ٢ ص ٢٢٥.

الدولة ومما تقوم بتطبيقه الدول الأوروبيّة داخل أراضيها، وتعدّه من صلاحياتها ولكنّها أنكرته على غيرها.

هـ - قام السّلطان عبد الحميد، أيضًا، بتنفيذ مشروع إصلاح قضائي لمعالجة العيوب التي كانت تكتنف نظام العدالة في الدولة مثل تعدّد نظم المحاكم والتأخر في الفصل في القضايا وتطبيق الأحكام عن طريق الجيش وليس الشرطة، وكان مما قام به السلطان تطوير نظارة العدليّة وإلحاق المحاكم بها وإنشاء مدرسة للحقوق وإعداد قوانين ولوائح جديدة لتنظيم المحاكم وإجراءاتها وإصدار قوانين لتنظيم عمل القضاة والمحامين ومسئوليّة رجال الشرطة.

حقّقت هذه الإجراءات وغيرها مستوى من النزاهة والفعاليّة غير مسبوق في تاريخ الدولة لرعاياها بغض النّظر عن دياناتهم، ووجد المواطن العادي الحمايّة في نظام عدل مؤسس كما يذكر المؤرخان شو[١] والدكتور الشناوي[٢]، ورغم الملاحقة المستمرة التي كانت الدول الكبرى تقوم بها لدفع الدولة العثمانيّة للقيام بإصلاحات حسب ادّعاء تلك الدول، فإنه لم يظهر منها أيّة بادرة تؤيد إلغاء الامتيازات الأجنبيّة التي كانت عقبة كبيرة في طريق الإصلاح، وبخاصة في موضوعنا هنا حيث تؤدي هذه الامتيازات إلى المعاملة التمييزيّة بين الأجنبي والمواطن وعدم خضوعهما لنظام قضائي واحد كان برنامج السّلطان يقتضيه وفقًا للمساواة المنشودة، كما أن هذه الدولَ الكبرى لم تكنْ تقبل في أراضيها وتحت سلطانها بإجراءات الامتيازات كما تبيّن عندما ألغتها بعد انتدابها على دول المشرق العربي بعد سقوط الدولة العثمانيّة.

وبالفعل دفع التعصّب دولَ أوروبا إلى التمسك بالامتيازات ورفض تطبيق هذه الإصلاحات على مواطنيها ومحميّيها في الدولة العثمانيّة، والإصرار على بقاء

---

(١) Shaw، ٢٠٠٢، ج ٢ ص ٢٤٨.

(٢) الشناوي، ١٩٩٧، ج ٣ ص ١١٧١.

النظام القضائي مقسماً إلى عثماني للمواطنين ومختلط للأجانب(١)، بغضّ النظر عن حالة هذه المحاكم (العثمانيّة) المتطورة.. والتي في ظلّها عمّت العدالة جمهور الناس وحفظت حقوقهم أكثر كثيرًا من الماضي (٢)، ولم يقبل الغرب بأنْ يحاكم مسلم غير مسلم لأنه في نظره غير مؤهل للحكم بالعدل والأمانة، ولكنّ إصرار الأوروبيين على بقاء الامتيازات(٣) حتى بعد الاحتلال والهيمنة البريطانيّة على مصر(٤) يدحضُ هذه الحجة، ويبيّن أنّ المصالح هي التي كانت تفصل بين المواقف كما يشير إلى حقيقة التعصب الأوروبي الذي لم يكنْ صادقًا في طلب الإصلاح إلّا حين يخدم مصالحه وتدخلاته، وأنه وقف عقبة في سبيل تطورنا ونهوضنا مما يدلّ على التعارض الموضوعي بين إصلاح أحوالنا ومصالح الغرب في السيطرة.

علّقت دائرة المعارف الإسلاميّة على أثر الامتيازات في عمليّة الإصلاح العثماني بالآتي: وأصبح للأجانب، آخر الأمر- على قلّة عددهم- السلطان الغالب بفضل الحريات والمزايا التي منحتهم إياها الامتيازات، وأخذ هذا السّلطان يقوى لأنّ الدول

---

(١) نفس المرجع السابق، ج ٣ ص ١١٧٢.

(٢) Shaw، ٢٠٠٢، ج ٢ ص ٢٤٨ - ٢٤٩.

(٣) عندما احتلّت بريطانيا مصر سنة ١٨٨٢ لم تلغِ السيادة العثمانيّة أو تنقل السّيادة لنفسها، وكانت تدّعي دومًا أن احتلالها مؤقت لتجنب الاعتراضاتَ الأوروبيّة على وجودها في هذا البلد، وأدّى ذلك إلى عدم قدرتها على إلغاء الامتيازات الأجنبيّة السارية وفق النظام العثماني، وهذا يختلف عن الحال الذي نشأ بعد الحرب الكبرى وانتداب دول أوروبيّة على بلاد المشرق العربي حيث تفرّدت كلّ دولة غربيّة بالسيادة على ما انتدبت عليه، ممّا مكّن هذه الدول من إلغاء الامتيازات التي كانت مشاركة من بقيّة الأوروبيين في الحصول على المزايا داخل البلاد العربيّة، واعترف اللورد كرومر بأنّ إلغاء الامتيازات في مصر مصلحة لها، وجاء هذا الاعتراف على خلفيّة أن الإلغاء في مصلحة بريطانيا أيضًا للتخلّص من الشراكة الأوروبيّة (أوين، ٢٠٠٥، ص ٢٥١)، ولهذا لم يكنْ هذا أيضًا رأي الإنجليز فيما يتعلّق بالامتيازات داخل الدولة العثمانيّة حيث لا يسودُ احتلالهم، ولهذا لم يكنِ «الهدف الأسمى» عندهم هو إلغاءَ هذه الامتيازات كما كان هدف كرومر في مصر، نفس المرجع السابق، ص ٤٣٥.

(٤) أوين، ٢٠٠٥، ص ١٩ و ٤٣٩.

الأجنبيّة عملت على استغلاله، لا لمصلحتهم الخاصّة فحسب، ولكن لكي تصبح الدول أيضًا حامية للرعايا غير المسلمين في كفاحهم في سبيل المحافظة على امتيازاتهم.. وكان تحقيق جلّ هذه الإصلاحات ضربًا من الوهم؛ لأنّ امتياز الأجانب المعروفين بالنزعة الانفصاليّة استمر موجودًا في مقابل تركيز سلطان الحكومة الذي كان غاية الإصلاح، ومن ثمّ تجمعت الصعاب القائمة في وجه التنظيمات حول موضوع الرعايا ، إذ نشبت الفتن في إقريطش (كريت) والبوسنة والهرسك ولبنان وبلغاريا، وما كان ينتج عنها دائمًا من تدخل الدول، ومن بينها البطريركيّة، ولهذا السبب أيضًا تألف في بلاد الترك حزبٌ ينادي بأن التنظيمات خطر على الدولة [١].

ويقول هرشلاغ عن أثر الامتيازات في بناء المجتمع العثماني: أصبح نظام الملل، بما أضافته إليه الامتيازات الأجنبيّة؛ واحدًا من أهمّ أسباب حدّ وتقييد السلطة المركزيّة وتفكّك الإدارة المركزيّة في الإمبراطوريّة العثمانيّة [٢]، وعن أثر الامتيازات في عمليّة الإصلاح يقول جوناثان مكموري: منذ حرب القرم، كان نظام الامتيازات في وضع يعطي مزايا خاصّة، واستثناءات للقوى الكبرى، هذه التفضيلات الخاصة هددت السيادة العثمانيّة وأعاقت الجهود لتحقيق إصلاحات داخليّة، وقد عاملت القوى الكبرى الحكومة العثمانيّة مثل ابن الزوجة الذي لا يلقى الرعاية والاهتمام الكافييْن، مع مراجعة قرارات الباب العالي، إذ قبل أن يصدر القانون كان على السفارات الأوروبيّة أن تضع ختمَها عليه، ولم يكن من المفاجئ أن تقود قراراتهم للحفاظ بصورة مثلى على الوضع القائم [٣]، ويقول كواترت إن نظام الامتيازات كاد يقوض سلطة الدولة [٤]، وعن الآثار الاقتصاديّة للامتيازات يقول رشاد قصبة إنها منعت الحكومة بعد تكوين إدارة الديون العموميّة (١٨٨١) من تنظيم أي من مصادر الدخل المتبقية

(١) مجموعة من المستشرقين، ١٩٦٩، ج ١٠ ص ٧٩ - ٨٠.

(٢) هرشلاغ، ١٩٧٣، ص ٣٧.

(٣) McMurray، ٢٠٠١، ص ١١٤.

(٤) كواترت، ٢٠٠٤، ص ١٥٣.

لديها[١]، كما يقول المؤرخان شو إنّ الامتيازات استخدمت لإبقاء العثماني مكانه ، وذلك بمعارضة الغربيين حماية الصناعة العثمانيّة الوليدة، وكذلك معارضة زيادة أسعار المواد الأوليّة[٢]، ويؤكّد عيساوي هذا الدور المعرقل لحماية الصناعة المحليّة[٣].

٣- إجراءاتُ تقليص آثار الامتيازات:

لما لم تكنِ الدّولة العثمانيّة غافلةً عن الآثار السلبيّة لنظام الامتيازات ولم تكن قادرة على إلغائها كما سيأتي، فإنّ هذا لم يمنع الدولة- حتى في مراحل ضعفها وتراجعها- مِن العملِ على الحدّ من آثار هذا النظام، ولم تصبح هذه الامتيازات بعد وضوح أثرها علامةَ فخر في يوم من الأيام أو دليلَ انتصار، وذلك على عكس ما حدث في دول الاستقلال والتجزئة التي قامت على أنقاض العثمانيين، والتي صارت تصور حالة الضعف البنيوي التي تعيشها أنها حالة طبيعيّة، وأنّ الهزائم التي تحيط بها من كلّ جانب ليست سوى انتصارات مؤزّرة حتى أصبح الاحتلال في النهاية تحرّرًا، والاستعمار خلاصًا، والتبعيّة استقلالًا.

ولأنّ العثمانيين كانوا محكومين بمنطق الدولة العظمى؛ فإنّهم لم يروا الهزيمة نصرًا، وكان رجال الدولة، حتى المتغربون منهم، يعتقدون أنّ مكان دولتهم بين الدول الكبرى[٤] وحين سلكوا سبيل التغريب فإنّ هدفهم كان هو الصمود في وجه تحديات الغرب الأوروبي وليس اتباعه اتباعًا ذيلياً[٥]، وذلك أن الباب العالي «بذل فعلًا أقصى جهده لكي يضمن للامتيازات الأجنبيّة والمعاهدات التجاريّة كلَّ أنواع النصوص المقيدة التي تمكنه من أن يمنح قدرًا من الحماية للمنتجات المحليّة مثل الملح والتبغ،

(١) Kasaba، ١٩٨٨، ص ١١٠.

(٢) Shaw، ٢٠٠٢، ج ٢ ص ٢٣٦.

(٣) Issawi، ٢٠١٠، ص ١٧٦.

(٤) Kasaba، ١٩٨٨، ص ٥٦.

(٥) إينالجيك، ٢٠٠٧، ج ٢ ص ٢٩٧ - ٢٩٨، وأيضًا: أوين، ١٩٩٠، ص ٨٩، وأيضًا: الملا، ٢٠٠٨، ص ٢٠.

وليمنع التهريب، وليتحكم في استيراد السلاح، وبوجه عام لكي يحتفظ بقدْر معيّن من السيادة لنفسه وينتزعها من أنياب محاولات التفسير التحكمي من جانب الدول الأجنبيّة»[١] وضرب هرشلاغ مثلًا لذلك بالمعاهدات التجاريّة التي أبرمت مع فرنسا وبريطانيا وبلجيكا وإيطاليا وروسيا وإسبانيا والولايات المتحدة والدانمارك والنمسا وبروسيا في ١٨٦١ - ١٨٦٢ وتضمّنت زيادة في الرسوم الجمركيّة مقدارها ٣٪[٢]، وأورد كذلك الطرق التي كان العثمانيون يتحايلون بها على تطبيق الامتيازات مثل وضع تقديرات مضخمة لقيم السّلع المستوردة لكي يُفرض عليها رسوم مختلفة وغرامات مضاعفة، كما أصرّ الباب العالي على التفسير الضيق للامتيازات، ولم يقبلْ بالتفسيرات الأجنبيّة التي تنكر على السلطان حقّه في اتخاذ قرارات تتعلق بالأجانب كأنهم رعاياه، وخاض صراعًا معهم في مسألة الديون وخرج بنتيجة أفضل كثيرًا مما وقع فيه ولاته «المستقلون» في مصر وتونس أو منافسوه في المغرب، وخاضت الدولة «صراعًا طويلًا» مع الدول الأجنبيّة بين ١٨٨٠ لغاية ١٩٠٧ لتنتزع موافقتها على زيادة الرسوم الجمركيّة من ٨٪ إلى ١١٪ لتدخل الزيادة في بند سداد الديون.

ومن الجدير بالذكر أنّ الدولة عندما قدمت للدول الأوروبيّة تنازلًا ضمن التنظيمات يقضي بالسماح للرعايا الأجانب بتملّك الأراضي داخل الدولة العثمانيّة، أرفقتْ ذلك بالاشتراط عليهم الخضوع للقوانين الماليّة ولوائح الضّرائب العقاريّة العثمانيّة بالإضافة إلى خضوعهم للمحاكم العثمانيّة في المنازعات العقاريّة، وهو ما أدى بالمؤرخ عبد الرحمن الرافعي إلى عقد مقارنة بين «حدود الامتيازات الأجنبيّة في تركيا» و«اتساع حدود الامتيازات في مصر»، وذلك بمناسبة الحديث عن مسألة المحاكم المختلطة التي احتدم النقاشُ حولها في العقد نفسه في مصر.

وتحتَ العنوانين السّابقين قارنَ الرافعي بين الامتيازات في الدولة العثمانيّة حيث يرجع الأجانب إلى قناصلهم في خصوماتهم الخاصّة في الوقت الذي يخضعون للقانون

(١) هرشلاغ، ١٩٧٣، ص ٦٣.

(٢) Issawi، ٢٠١٠، ص ٢٠.

العثماني ومحاكمه في خصوماتهم مع الرعايا العثمانيين، وتسري عليهم أحكامُ القانون العثماني في الحياة العامة «ولم تتعدّ الامتيازات في تركيا الدائرة التي رسمتها المعاهدات على ما فيها من غضاضة وافتيات على السيادة الأهليّة»[١]، وبين الامتيازات في مصر حيث طغى سلطان الأجانب فأصبحت منازعاتهم مع المصريين تنظر أمام المحاكم القنصليّة ووصل الأمر باستبدادهم إلى الحصول على سلطة الحكم على الحكومة المصريّة، فوصلت المبالغ التي حصل عليها الأجانب بهذه الطريقة إلى ٢,٨ مليون جنيه، ويرجع الرافعي هذا الاستخذاء الحكومي أمام طغيان الأجانب إلى مجاملة الخديوي إسماعيل للقناصل كي ينال رضا حكوماتهم ويكسب تأييدهم إيّاه في خلافه مع تركيا ، ويعجب من هذا التصرف لأنّ الخطر على مصر لم يكن من تركيا الضّعيفة؛ بل من الاستعمار الأوروبي، وهو ما لم يره الخديوي بسبب نزعته الأوروبيّة [٢]، وهو درس لكل المراهنين على الحلول الخارجيّة لأنّ وقوع مصر بعد ذلك تحت الاحتلال المباشر كان النتيجة المنطقيّة لهذه النزعة الأوروبيّة، ويلاحظ الرافعي كيف كانت هذه النزعة الاستقلاليّة عن التبعيّة التركيّة مرتبطة بمزيد من القيود الأجنبيّة على مصر بالامتيازات، مع أنه من المنطقي أن تفرض تضاؤل سلطة هذه الامتيازات في عهد الاستقلال، إلّا أنّه جرى العمل على عكس ذلك إذِ اشْتدت وطأتها في هذا العهد فاتّخذت مظاهر ليست في أيّ بلدٍ مستقلّ، ولا حتى في أيّة ولاية من ولايات تركيا القديمة[٣].

وتحتَ عنوان اضطراب المعاملات يصف الرافعي سوءَ الحال الذي نتج عن انتحال المحاكم القنصليّة في مصر اختصاصات باطلة، وأنّ عدد هذه المحاكم وصل إلى ١٧ محكمة لا تقضي إلّا قضاءً ابتدائيًّا، أمّا الاستئناف ففي محاكم أوروبا وأمريكا، وأنّ إصلاح هذا الفساد كان يقتضي الرّجوع إلى النظام القضائي المتبع في تركيا

(١) الرافعي، ١٩٨٧، ج ٢ ص ٢٦٤.

(٢) نفس المرجع السابق، ج ٢، ص ٢٦٥.

(٣) نفس المرجع السابق، ج ٢، ص ٢٦٢.

أي الرّجوع إلى حدود الامتيازات التي تسري على مصر بموجب معاهدة ١٨٤٠، ولكنّ النزعة الأوروبيّة عند إسماعيل ونوبار جعلتهما لا يجدان غضاضةً من التدخل الأوروبي في القضاء، فارتضيا نقل سلطة المحاكم القنصليّة المتعددة إلى محكمةٍ مختلطة غالبيّة قضاتها من الأجانب، فجاء الإصلاح معكوسًا مشوّهًا، وحمل في طياته هدم ولاية القضاء في مصر، ومهّد لتغلغل النفوذ الأجنبي في سلطة القضاء والتشريع وفي كيان البلاد المالي والاقتصادي [١].

ويقول المؤرخ كواترت إنّ ملكيّة الأجانب للأرض في الدولة العثمانيّة لم تكن ذات شأن على الرغم من اهتمام القناصل المعاصرين باستحواذ الأوروبيين على الأرض العثمانيّة ، ويقول كذلك إنّ قانون سنة ١٨٦٧ الذي سمحَ بتملّك الأجانب الأراضي لم يكنْ له إلّا تأثير عملي ضئيل.. وقد تحطّمت الآمال الأوروبيّة بالحصول على مزارعَ شاسعة فيها عمالة مطيعة على صخرة عداء الموظفين العثمانيين وندرة العمالة الزراعيّة.. لم يكن للأجانب القدرة نفسها للحصول على العمالة مثل الرعايا العثمانيين.. كما كانت المحاكم العثمانيّة تعارض امتلاك الأرض من قبل الأجانب، بحسبما كان القناصل يشكون بلا كلل [٢]، وهذا كله يشير إلى أنّ السلبيات التي نتجت عن الامتيازات لا يمكن حسبانها بهذه الصّفة إلّا بمنطق الدولة العظمى التي يحتّم وضعها والحالة المثاليّة التي يجب أن تكون عليها إلّا تشوبها هذه الأنظمة، وإلّا فإنّ هذه السلبيات هي حالة اعتياديّة لدولة الاستقلال والتجزئة المجهريّة الضعيفة وجزءًا بنيويًّا من تكوينها الهشّ كما أشارت إلى ذلك حالة مصر المستقلة التي وصفها المؤرخ الرافعي.

ومما يثير دهشة المؤرخَيْن شو أنّ العقبات التي وضعتها الامتيازات الأجنبيّة في وجه الصناعة العثمانيّة لم تمنع نشوءها [٣]، إذْ يشيران إلى أنّ الصناعات الجديدة التي ظهرت في القرن التاسع عشر بعيدًا عن المراكز الصناعيّة القديمة وتضمن ذلك

(١) نفس المرجع السابق، ج ٢، ص ٢٦٦ – ٢٦٧.

(٢) إيناجيك، ٢٠٠٧، ج ٢، ص ٦٤١ – ٦٤٢.

(٣) Shaw، ٢٠٠٢، ج ٢، ص ١٢٢.

صناعة ملابس الجيش والبنادق والمدافع، ورغم أنها لم تلبِّ الطلب الداخلي الكامل فإنها تدلّ على عزم الدولة على السير في نهج التحديث، ومن المتوقع دائماً ألّا تنجح المبادرات من المحاولة الأولى.

كما قامت مصانع أخرى برأسمال خاص في مجالات صناعة الحرير والسجاد والورق والزجاج والملابس والتعليب والقطن[١]، كما شهدت صناعة التعدين ازدهارًا، ولكنها لم تؤدّ إلى إقامة صناعات ثقيلة وكانت أغلب الخامات تصدَّر للخارج وتفيد في زيادة العوائد الماليّة للدولة[٢].

٤- مسيرةُ إلغاء الامتيازات:

لم تكن الدولة العثمانيّة غافلة عن الآثار السلبيّة لنظام الامتيازات الأجنبيّة، كما لم يكن من الممكن إلغاؤها من جانب واحد بعد أن دخلت الدولة حالة الضعف والتراجع في القرن التاسع عشر حين ظهرت هذه السلبيات بوضوح، واحتاج الإلغاء إلى دخول حرب كبرى كالحرب التي وصفت بالعالميّة الأولى، وذلك ليتمّ الخلاص من هذه الامتيازات، كما أننا نجد دولة كبرى كبريطانيا في نهاية القرن التاسع عشر لا تتمكن من إلغاء الامتيازات التي كانت عائقًا أمام سيطرتها المطلقة على مصر، وذلك تحسبًا من المعارضة الأوروبيّة لهذا الإلغاء، ورغم كونها قوة احتلال غاشم، أحجمت الحكومة البريطانيّة عن تأييد المشروع الذي تبناه اللورد كرومر لإلغاء الامتيازات خشيّة «الطريقة التي قد يتمّ بها استقبل هذه المقترحات في باريس»[٣]، وكان إحجام بريطانيا عن إعلان استمرار الاحتلال في مصر [٤] خشية من المصالح الأوروبيّة، ولعدم الدخول في أزمة مع الدولة العثمانيّة التي ارتبطت بريطانيا أمام أوروبا وأمامها

(١) نفس المرجع السابق، ج ٢، ص ١٢٣.

(٢) نفس المرجع السابق، ج ٢، ص ١٢٣.

(٣) أوين، ٢٠٠٥، ص ٤٤٠.

(٤) نفس المرجع السابق، ص ٤٥٥ و ٤٧٥.

بتعهّدات عديدة بالجلاء عن مصر[١]، وشرح سلوت هذه السياسة بالقول إن وزارة الخارجيّة البريطانيّة كانت «تعارض عادة أيّة سياسة متطرفة تجاه أيّة أراض عثمانيّة فعليّة أو اسميّة لأن ذلك سيؤدي إلى مشاكل دبلوماسيّة في أوروبا حيث اتّفقت الدول العظمى ألّا تنتهك وحدة الأراضي العثمانيّة، وألا تزعج العثمانيين، وهذا من شأنه أن ينغّص حياة السفير البريطاني في القسطنطينيّة»[٢]، وكان هذا الإحجام عن ضمّ مصر هو ما جعل بريطانيا تحجم عن إلغاء الامتيازات بالإضافة إلى خشية الأوروبيين في مصر من فقدان حماية دولهم[٣]، إذ «لا توجد موافقة دوليّة أو محليّة (من الأوروبيين المقيمين في مصر) عليه (أي على المشروع)»[٤]، وقال اللورد كرومر في معرض حمْلته على نظام الامتيازات إنّ «حكومة مصر للمصريّين لن تتحقق إلّا بزوال الامتيازات»[٥]، وهو ما يعدّ اعترافًا بمقدار الإجحاف الذي سبّبه هذا النظام الذي أصرّ الأوروبيون على فرضه على الدولة العثمانيّة ثمّ عملوا على إلغائه، وألغوه بالفعل عندما آلتِ السّيادة إليهم بعد الحرب الكبرى الأولى (١٩١٤ لهد ١٩١٨) في دول الانتداب، وهذه هي الازدواجيّة التي طالما طبعت سياساتهم تجاهنا.

ومن الأدّلة على عدم إمكان إلغاء الامتيازات في ذلك الزمان أنّ داود باشا- والي العراق (١٨١٧ لهد ١٨٣١)- حاول تصفية هذا النظام سنة ١٨٢١ حين كان يضمن مزايا لشركة الهند الشرقيّة، فردّت الشركة على هذا الإجراء «بحربٍ حقيقيّة، إذْ قادت أسطولها في أنهار العراق وقطعت المواصلات بين البصرة وبغداد.. وعندئذ صادر داود باشا بضائع الشّركة، وحاصر مقرّها في بغداد، وانتهى الخلاف بغلق مؤسسات شركة الهند الشرقيّة وإبعاد كافة مستخدميها من البلاد، ومع ذلك

(١) القضيّة المصريّة، ١٩٥٥، ص ٢١ – ٢٨.

(٢) سلوت، ٢٠٠٨، ص ٥٥٢ – ٥٥٣.

(٣) أوين، ٢٠٠٥، ص ٤٥٥.

(٤) نفس المرجع السابق، ص ٥٠٢.

(٥) نفس المرجع السابق، ص ٥٠٢.

فسرعان ما تمكّنت الشركة المتجبرة من استعادة كافّة الامتيازات لنفسها ولعملائها، كما أجبرت داود باشا على دفع أثمان البضائع المصادَرة، وانتهت محاولة تأمين مصالح التجار المحليين بالفشل»[١].

والملاحظ أنّه لم تكن القوّةُ العسكريّة هي التي أجبرت داود باشا على إعادة العمل بالامتيازات، إذ تمكن من الانتصار على قوّات الشركة وطرد ممثّلها من البلد، ولكن ما يشير إليه هذا الموقف هو استعداد الأوروبيين لاستعمال القوّة لإبقاء هذه الامتيازات، فهل كان بمقدور العثمانيّين مجابهتهم جميعًا إلّا في حربٍ كبرى كما حدث فعلًا في سنة ١٩١٤؟ ولهذا يعقّب الدكتور عبد العزيز نوّار على موقف داود باشا بالقول إنّه كان موقفًا «بعيدًا عن الأصول الدّبلوماسيّة، فهذه الامتيازات لم تكنْ مقصورة على العراق؛ بل كانت تشمل الدولة العثمانيّة بأسرها وفارس أيضًا فشملت الشرق الأوسط كلّه تقريبًا، وأصبحت كالمبدأ العام الدولي لا يمكن التغاضي عنه في مكان والتمسك به في آخر.. فلم يكنْ وقت إلغاء الامتيازات الأجنبيّة قد أزفَ بعْد، بل كان (داود باشا) يعيش في عصر تستغلّ فيه هذه الامتيازات على أسوأ صورة، فإنّ الامتيازات عندما منحت سنة ١٥٣٥ لم تكن تضرّ الدولة العثمانيّة ولا الشرق في شيء لأنه كان قويًّا، ولكنّها أصبحت كارثة على الشرق الأوسط عندما ضعف، وبخاصّة في وقت أصبحت فيه المصالح البريطانيّة تقوم على أساس إمبراطوري، وأصبح الشّرق الأدنى عموده الفقري»، ويتابع: «ومن ناحية أخرى كانت تجارةُ العراق مع الهند البريطانيّة قد بلغت درجةً من الأهميّة لا يستطيع معها داود أن يستغني عنها باستمرار عدائه للإنجليز»[٢]، ومع ذلك لم تنقطعِ المحاولات العثمانيّة لإلغاء هذا النظام، وظنّت الدولة العثمانيّة أنها بانضمامها إلى «مجتمع الأمم الأوروبيّة» تستطيع أنْ تلغي الامتيازات، وبالفعل حاولت ذلك في مؤتمر باريس الذي أعقب حرب

(١) لوتسكي، ٢٠٠٧، ص ٨٤.

(٢) نوار، ١٩٦٧، ص ٢١١ – ٢١٢.

القرم (١٨٥٦) ولكنّ هذه المحاولات ذهبت «أدراج الرياح»[١]، وجاء أيضًا في دائرة المعارف الإسلاميّة: «وفي الحقّ إنّ الباب العالي حاول عبثًا منذ ١٨٥٦ الخلاص من هذا الاستعباد الدولي الذي اتخذ في أواخر القرن التاسع عشر صفة وصايةٍ تشترك فيها جميع الدّول صاحبة الامتيازات، ولم تستطع تركيّة أن تضع حدًّا للامتيازات إلّا عندما دبّ النزاع بين الدول الأوروبيّة عام ١٩١٤»[٢].

جدّدت الامتيازات سنة ١٨٦٢، ومنذ ذلك الحين حاول المصلحون وقف إساءة استخدامها، ولكن ضعف الدولة العثمانيّة أمام تغوّل الغرب الأوروبي جاء بنتائج عكسيّة إذ امتدّت الامتيازات إلى جميع الخدمات العامة بحلول تسعينيّات القرن التاسع عشر[٣]، وحاول العثمانيون في سنة ١٨٧٤ إغلاق مكاتب البريد الأجنبي التي تعمل وفق الامتيازات، وذلك بطلب قدّم إلى مؤتمر البريد العالمي، ولكنّ المحاولة لم تنجح، وكذلك الإجراءات التي اتخذت ضدّ هذه المكاتب داخل الدولة العثمانيّة [٤].

وكان إلغاءُ الامتيازات ضمن برنامج جمعيّة الاتحاد والترقي[٥] التي وصلت إلى الحكم سنة ١٩٠٨، وبعد عدوان إيطاليا على ليبيا ألغيت الامتيازات الإيطاليّة لتعود من جديد بعد التسوية التي تمّت بين الدولة العثمانيّة وإيطاليا عقبَ اندلاع الحرب في البلقان (١٩١٢) والتي شغلت الدولة عن مناطق النزاع الأخرى، وكانت هذه التسوية تتضمّن الوعدَ بالحصول على المساعدة الإيطاليّة لتحصيل موافقة دول أوروبا على الإلغاء الكلي للامتيازات[٦]، وكانت الدّولة العثمانيّة قد حصلت على وعدٍ مماثل من النمسا زمن إلحاقها البوسنة والهرسك سنة ١٩٠٩.

(١) مجموعة من المستشرقين، ١٩٦٩، ج ١٠، ص ٨٢.

(٢) نفس المرجع السابق، ج ٢، ص ١٩٧.

(٣) Encyclopedia Britannica، ١٩٨٧، ج ٢، ص ٨٣٢.

(٤) هرشلاغ، ١٩٧٣، ص ١٠١.

(٥) Shaw، ٢٠٠٢، ج ٢، ص ٣٠٠.

(٦) نفس المرجع السابق، ج ٢، ص ٢٩٣.

وجدّدت الدولة العثمانيّة محاولةَ إلغاء الامتيازات سنة ١٩١٢ أثناء حرب البلقان الأولى، وفي سنة ١٩١٤ جعلت هذا الإلغاء شرطًا لحيادها في الحرب الكبرى التي اندلعت بين الأوروبيين، ولكنّها جوبهت بمواقف مبهمة رغم أنّ الحلفاء حاولوا تقديم تنازلات وإغراءات للعثمانيين للبقاء على الحياد[١]، ولكن إبهام مواقفهم والرغبة العثمانيّة في التخلص من نيْرهم دفع حكّام الدولة إلى دخول الحرب إلى جانب ألمانيا والنمسا ضدّ الحلفاء وألغيت الامتيازات في ٧/ ٩/ ١٩١٤ رغم الاعتراضات الألمانيّة [٢]، فوجّه ذلك «ضربة كبرى للمصالح الاقتصاديّة للحلفاء على وجه الخصوص»[٣]، الأمر الذي تبعه اعتراضات السّفراء، ولكن لم يكن لاعتراضاتهم أهميّة بعد أن دخلت الدولة الحرب إلى جانب دول الوسط التي وافقت على قرار الإلغاء الذي أصبح ساريًا في ١/ ١٠/ ١٩١٤، وبموجبه لم يعد بإمكان أيّة دولة أن تحصل على مزايا خاصّة لدى الباب العالي، أو يكون لها حكم على السياسة العثمانيّة، كما توقف دفع جميع الديون وتعويضات الحروب[٤]، وزادت الضرائب التي كانت يجب أن تحصل على الموافقة الأوروبيّة فيما سبق، وأغلق البريد الأجنبي بما فيه البريدُ الألماني، وأصبح الأجانب خاضعين لقوانين الدولة، وتوقّف دفع فوائد الديون لحملة السّندات، فتحرّرت الدولة من عبء مالي كبير[٥].

اعترضت الولايات المتحدة- وكانت لا تزال على الحياد في الحرب- على الإجراءات العثمانيّة بحجة أن الامتيازات التزام دولي[٦]، ولكنّها لم تحصل على شيء،

(١) نفس المرجع السابق، ج ٢، ص ٣١٢.

(٢) كواترت، ٢٠٠٤، ص ١٥٤.

(٣) Shaw، ٢٠٠٢، ج ٢، ص ٣١٢.

(٤) McMurray، ٢٠٠١، ص ١١٤.

(٥) Shaw، ٢٠٠٢، ج ٢، ص ٣١٢.

(٦) العزاوي، ١٩٩٤، ص ٢٨، وأيضًا: Encyclopedia Britannica، ١٩٨٧، ج ٢، ص ٨٣٢.

ومع ذلك لم تعلن الحرب على العثمانيين حتى نهايتها[١]، ويصف يوسف الحكيم المشاعرَ العامّة في الدولة العثمانيّة بعد إلغاء الامتيازات قائلًا: « فعمّ الانشراح جميعَ العثمانيين»[٢]، ويصف مكموري الأثرَ الاقتصادي الذي تركه هذا الإلغاء بقوله «إن نهاية الامتيازات أعطت النّظام الحريّة لتحسين الاقتصاد الداخلي، وبدأ الأتراك يتعافون أسرع كثيرًا مما توقع الجميع»[٣].

وبعد نهاية الحرب أوفد الرئيس الأمريكي ويلسون لجنة هاربورد إلى الأناضول فأوصت بوضع الموارد الماليّة بيد الأتراك وإنهاء التحكم الأجنبي والامتيازات الأجنبيّة «البغيضة»[٤]، أمّا أوروبا التي لم تكن هذه هي لحظة الوعي لديها بأثر الامتيازات ومشاعر العثمانيين إذ لا بدّ أنّها لمست كلّ ذلك من محاولاتهم القديمة لإنهائها، ومع ذلك ففي معاهدة سيفر المذلّة التي فرضها المنتصرون في الحرب على بقايا الدولة العثمانيّة (١٩٢٠) أعيدت الامتيازات والتحكم الأجنبي بالدّيون العموميّة وميزانيّة وماليّة الدولة أيضًا بما في ذلك من ضرائب وعملة ورسوم[٥]، أمّا في روسيا فبعد قيام الثورة البلشفيّة ألغت المعاهدة التركيّة السوفيتيّة الامتيازات الروسيّة في مارس ١٩٢١، وبعد الانتصارات التركيّة في حرب الاستقلال، وبخاصّة في معركة صقاريا (سبتمبر ١٩٢١) عرض الحلفاء على الأتراك تسوية تحتفظ بمكاسب المنتصرين في الحرب الكبرى كما أقرّت في معاهدة سيفر مع بعض التنازلات من جانبهم، وكان إبقاء الامتيازات من ضمن العرض، ولكن مجلس المندوبين في أنقرة رفض ذلك[٦].

---

(١) أورين، ٢٠٠٨، ص ٣٣٣-٣٤١ .

(٢) الحكيم، بيروت، ص ١٤٦.

(٣) McMurray، ٢٠٠١، ص ١١٩ .

(٤) Shaw، ٢٠٠٢، ج ٢، ص ٣٤٧.

(٥) نفس المرجع السابق، ج ٢، ص ٣٥٦.

(٦) نفس المرجع السابق، ج ٢، ص ٣٦٢.

ثمّ ألغيت الامتيازات تمامًا في معاهدة لوزان سنة ١٩٢٣، وكانت قد ألغيت في السودان سنة ١٨٩٩ بموجب اتفاقيّة الحكم الثّنائي التي أحكمت السّيطرة البريطانيّة على هذا البلد، وتمّ فرض هذه السيطرة بما يستبعد أثر الامتيازات الأجنبيّة كما كانت بريطانيا ترغب أن تفعل في مصر ذاتها[١]، وألغيت الامتيازات من البلاد العربيّة التي فصلت عن الدولة العثمانيّة بعد إعلان الانتداب سنة ١٩٢٢، وذلك في سوريا ولبنان وفلسطين والعراق، ولم يكن إنهاؤها علامةَ تحسّن في الوضع في تلك البلاد لأنّه انتقل من المنافسة بين الدول الكبرى إلى السيطرة الأحاديّة التي تفرّدت بكلّ بلدٍ وفق ما تقتضيه مصالح الدّولة المسيطرة، والتي وصل الأمر بها في فلسطين إلى تسليم البلد كله للغرباء المهاجرين.

استغرق إنهاءُ الامتيازات تمامًا من سنة ١٩٢٣ إلى سنة ١٩٤٩ في سوريا ولبنان، وذلك حين ألغيت المحاكم المختلطة آخر رموز هذه الامتيازات[٢]، أمّا في العراق فقد ألغيت الامتيازات نهائيًّا سنة ١٩٣٢ مع حلول الاستقلال الرسمي بعدما كانت قد قلّصت كثيرًا في بداية الانتداب[٣]، وأمّا في مصر فقد ألغيت الامتيازات بين سنتي ١٩٣٧ - ١٩٤٩[٤].

٥- الازدواجيّة الغربيّة: إلغاءُ الامتيازات تحت حكم الانتدابات:

نلاحظ أنّ الدول الغربيّة بادرتْ إلى إلغاء الامتيازات فوْر إعلان انتدابها على البلاد العربيّة التي كانت جزءًا من الدولة العثمانيّة، وذلك لأنّ هذه الامتيازات كانت عائقًا أمام السيطرة الأحاديّة التي تريد الدول الاستعماريّة فرضَها على هذه البلاد[٥]، وذكر عيساوي أنّ إلغاء الامتيازات مكّن السلطات الانتدابيّة من السيطرة على نشاط

(١) أوين، ٢٠٠٥، ص ٤٠٦.

(٢) السباهي.

(٣) هرشلاغ، ١٩٧٣، ص ٣٠٦.

(٤) نفس المرجع السابق، ص ٦٤.

(٥) أوين، ٢٠٠٥، ص ٤٣٣.

الأجانب، كما مكّنها من جمع الضرائب منهم بعدما كانوا مستثنين منها، وهي مبالغ مهمّة نظرًا لسيطرتهم على جانب كبير من الاقتصاد[١]، وهذا يؤكّد مرّة أخرى أنّ دول الغرب الأوروبي كانت تعامل الآخرين بطرق تختلف عمّا ترتضيه لأنفسها من أنظمة، واعترف اللورد كرومر بأنّ إلغاء الامتيازات من مصلحة مصر، ولكن لأنه لا يهتمّ إلّا بالمصالح البريطانيّة التي يمثّلها[٢]، فإنّه لم يطالب مثلًا بالتراجع عن تطبيق الامتيازات في الدولة العثمانيّة التي كانت مصر جزءًا منها، بل طالب باستقلال مصر عن الدولة العثمانيّة ليصبّ ذلك «في مصلحة بريطانيا ومصر»[٣]، ويُلاحَظ هنا أنّ الاعتراف بأن «تحقيق استقلال ذاتي حقيقي في مصر مرهون بإنهاء الامتيازات الأجنبيّة»[٤]، جاء في سياق مُفيد للمصالح البريطانيّة كما مر، أمّا عندما يكون هذا الاستقلال محققًا مصالح أهالي البلاد بمعزل عن المصالح الأجنبيّة فإننا لا نسمع كلمة موجّهة ضدّ فرض هذه الامتيازات على الآخرين ولا أي اهتمام بما يصيبهم من أضرار، أو بما يؤيّد استقلالهم، ولهذا لم يطالب أحدٌ من الغربيين بإيقاف العمل بنظام الامتيازات في الدولة العثمانيّة كلّها بدل اقتطاع أراضيها لوقف هذا النظام فيها، وفي هذا دليل على العدوانيّة الغربيّة وازدواجيتها.

ويجب ألّا يفوتنا أنّ إلغاء الامتيازات لم يصاحبه إلغاءُ الديون العثمانيّة، إذ ورثت الدول التي قامت على مساحة الدولة العثمانيّة ديونها رغم زعْم الحلفاء أنّهم جاءوا محرّرين من النير التركي، أمّا نيْرُهم هم فقد فرض على الجمهوريّة التركيّة ٦٥٪ من الدّيون البالغة ١٣٠ مليون جنيه إسترليني، وظلّت تدفعه إلى نهاية الخمسينيات، وعلى اليونان ١١٪ وعلى العراق ٥،٥٪ وعلى سوريا ولبنان ٨٪.

---

(١) Issawi، ٢٠١٠، ص ٤٠.

(٢) أوين، ٢٠٠٥، ص ١٧٠.

(٣) نفس المرجع السابق، ص ٢٥١.

(٤) نفس المرجع السابق، ص ٤٧٥.

ومما له دلالة أنّ الدّول الاستعماريّة بعد ما أثبتت مطالبتها بالديون قامت بإلغاء قسم كبير منها من حصص الدّول القُطريّة التي قامت بعد الدولة العثمانيّة، وذلك مقابلَ الخدمات الجليّة التي كانت تحصل عليها من حكومات هذه الدول، مع أنّ الدّول المستقلّة التي كانت تقوم فيها ثورات على أنظمة مدينة كانت تلغي التزاماتها الماليّة التي كبّلتها الأنظمة السّابقة بها كما حدث مثلًا في روسيا في نفس الفترة حين ألغت الثورة البلشفيّة (١٩١٧) الالتزامات الماليّة لحكومة القيصر، أمّا دول الانتداب فقد أثبتت حقّها في الديون العثمانيّة لتقوم بعد ذلك بالتصدق و التكرّم بالإلغاء، وتحمل المدين عبء العرفان بالجميل .

بدأت حصّة العراق من الديون العثمانيّة ٥،٩ مليون جنيه تركي ذهبي، ثمّ خفضت إلى ٦،١ مليون جنيه إسترليني، ثمّ إلى ٣٨٣ ألف جنيه إسترليني، ظلّ العراق يدفعها إلى ما بعد الاستقلال بسنتين؛ أي إلى سنة ١٩٣٤ .

أمّا الأردن صاحبُ المكانة المميزة داخل الإمبراطوريّة البريطانيّة فكانت بريطانيا تتحمل أقساطه السنويّة من الدّيْن العثماني[١]، وذلك ضمن مساعدتها الكبيرة لهذا الكيان الذي أنشأته وموّلت ميزانيته بدعم الفيلق العربي التّابع لقيادة إنجليزيّة، وبدعم الأشغال العامة ذات الطبيعة العسكريّة [٢].

وإذا علمنا أنّ بريطانيا كانت تقدّم أموالًا لميزانيات الدول العربيّة المعدمة لإبقائها مرتبطة بحبل الهيمنة البريطانيّة، كما قامت بإلغاء مبالغ أخرى من الديون العثمانيّة كما مرّ، فإننا لن نعجب من هذا السخاء مقابل ما يقدّمه العرب من خدمات بقدر عجبنا من الإصرار على إبقاء بند الديون الذي يتطلب استمرارَ تقديم الشكر والعرفان بالجميل لما تمّ إلغاؤه، ثمّ الاستمرار في التوسّل الذليل لإلغاء ما تبقّى من هذه الديون، مع استمرار الاستعداد لتقديم الخدمات مقابلَ هذا الكرم البريطاني كما

(١) هرشلاغ، ١٩٧٣، ص ٣٢٢.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٣٤٥.

حدث فعلًا في تاريخ دول الاستقلال والتجزئة، وخلاصة الأمر أنّ الأحداث تثبت أنّ بريطانيا استخدمت بندَ الديون رغم عدم حاجتها إليه ليكون مثل مسمار جحا في قصص التراث، يدلّ على ذلك أنّ الوطن العربي كان في أكثر أقطاره، تحت رحمة الدول الغربيّة حمايةً ووصاية في السياسة والاقتصاد، من ذلك مثلًا، أنّ السعوديّة، وهي قوّة اقتصاديّة عالميّة، كانت في عهد مؤسّسها الكبير الملك عبد العزيز آل سعود تتلقّى عونًا ماليًّا سنويًّا من بريطانيا أوّل الأمر، ثمّ من أمريكا في ما بعد، ومثلها الكويت وقطر والبحرين، والمحميات التسع (السبع) التي أصبحت دولة الإمارات العربيّة، كانت كلها تتلقى مساعدات ماليّة مقررة من الخزانة البريطانيّة عامًا بعد عام، ومن ذلك أن كلًّا من ليبيا وإمارة شرق الأردن في أوائل عهدهما كانتا تتلقيان عونًا ماليًّا يصل إلى نصف ميزانيتهما كما يقول الأستاذ أحمد الشقيري[(١)]، ومن كان يقدّم هذه الأموال فإنه بالتأكيد ليس في حاجةٍ إلى الفتات من بقايا الديون العثمانيّة إلّا لغايات غير اقتصاديّة.

أمّا تركيا فإضافةً إلى ما فرض عليها دفعه من الدّين العثماني الذي لم تستطع التخلص منه رغم الثورة الجذريّة التي قام بها مصطفى كمال أتاتورك على النظام العثماني، فقد طبّقت عليها بنود معاهدة سيفر المذلة فيما يتعلق بالمقاطعات غير التركيّة من الدولة العثمانيّة، ونفذت الدول الغربيّة ذلك بموافقة عصبة الأمم[(٢)] التي طبقت نظام الانتداب على هذه المقاطعات، وحصلت تركيا على استقلالها في معاهدة لوزان (١٩٢٣) مقابل تنازلها عن الأراضي غير التركيّة رغم ما قيل عن إلغاء معاهدة سيفر، وكان التنازل التركي عن الأملاك العثمانيّة والذي حرصت الدول الاستعماريّة على تأمينه قبل استئثارها بهذه الأملاك، ملتقيًا مع الرؤية الأوروبيّة في هذا المجال، إذ تجاوبت الدول الأوروبيّة كلها مع نظريّة مصطفى كمال بشأن الإمبراطوريّة العثمانيّة، وحمدوا له نظرته المختلفة تمامًا عمن سبقوه في اعتبار مشاكل الإمبراطوريّة عبئًا ثقيلًا على كاهل الأتراك ينبغي عليهم أن يتخلصوا منه؛ ليتفرغوا لحركتهم الوطنيّة

(١) الشقيري، ٢٠٠٦، ج ٤، ص ٣٢٤٣ - ٣٢٤٤.

(٢) هرشلاغ، ١٩٧٣، ص ٣٠٠.

القوميّة [١]، وأعلن مصطفى كمال للأوروبيين إنكم تستطيعون أن تنالوا سوريا وبلاد العرب، ولكن كفوا أيديكم عن تركيا، فنحن نطالب بحقّ كلّ شعب داخل حدود بلاده الضيقة [٢]، وهو ما دفع الفرنسيين إلى تغيير سياستهم المعادية، والإعلان عن عدم شرعيّة معاهدة سيفر بعدما تحقّق لهم ما يريدون وهو بالطبع ليس إزاحة العبء عن كاهل الأتراك، بل حمل عبء الرجل الأبيض وهو الرسالة الحضاريّة إلى بلادهم، إذْ كان القضاء على سيادة الدولة العثمانيّة هو هدف السياسة الأوروبيّة [٣].

وبعد كلّ هذا لا يسعنا أنْ نأخذ على محمل الجدّ العرضَ المسرحي الذي قام به اللورد كيرزون في مؤتمر لوزان للحفاظ على بقاء الامتيازات في تركيا الجمهوريّة [٤]، لأنّ المكاسب التي حصل عليها الحلفاء بالقضاء على المجال السّياسي الموحد وتفتيت الشرق العثماني إلى جزيئات ضعيفة وتابعة؛ أغنتهم عن هذه الامتيازات، وأصبح الإصرار على بقائها لا يعْدو أن يكون مظهرًا من مظاهر الغطرسة الاستعماريّة الفارغة، فلقد حصل الحلفاء على مزايا السيطرة الأحاديّة على رقعةٍ واسعة كانت تابعة للعثمانيين فأصبحت نهبًا للأوروبيين، وألغوا فيها الامتيازات بأنفسهم مع أنهم كانوا يتنافسون في الحصول عليها في ظلّ الحكم المستقلّ القديم، وتحوّل التعامل وفق السيطرة الجديدة إلى أساليب أخرى من الاستغلال المنفرد الذي يناسب الهيمنة الاستعماريّة، ولهذا يلمح العزاوي إلى موافقة أوروبيّة ضمنيّة على إلغاء الامتيازات في معاهدة لوزان بعد أن تأكّد للدّول الأوروبيّة بأنه لا رجعة للسلطنة والخلافة الإسلاميّة، وأن تركيّة بقيادة أتاتورك ستلتحق كليًّا بأوروبة، وتتنكّر للإسلام، وذلك ما كان [٥].

(١) عبدالرحمن، ٢٠١١، ص ١٧٤.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ١٩٠.

(٣) نفس المرجع السابق، ص ١٥٦.

(٤) Shaw، ٢٠٠٢، ج ٢ ص ٣٦٦ - ٣٦٧.

(٥) العزاوي، ١٩٩٤، ص ٢٩.

ويمكننا أنْ نلاحظ أنّ الإنجازات التي صنعتها السيطرة الاستعماريّة الأحاديّة لم تكن في صالح الجانب المستعمَر رغم أنّ إلغاء الامتيازات أزال عنه عبئًا كبيرًا، وكان لهذه الإزالة فوائد لو أنّ الكيان الحاكم ظل واحدًا وقويًّا، ولكن ما حدث هو وضع عبء أكبر على الكيانات الصغيرة التي لم يعدْ أمامها فرصة للاختيار بين خيارات متعددةلهد قد تكون جميعها مرّة، ولكن المناورة تخفّف وطأتها كما كان يحدث في السابق في ظلّ الكيان الواحد الضعيفلهد وليس أمامها سوى الخضوع الذّليل لمصلحة أجنبيّة أحاديّة لا منافس أمامها، ومن ثمّ لا مصلحة لها في التّنازل للضعيف، وبإمكانها التهامه كاملًا بصفته غنيمة حرب لها، ولا بدّ من التذكير هنا أنّ الوضعين؛ السيّئ القديم والأسوأ الحديث، مهما كان تصنيفنا لضحاياهما، فإنهما من صنع السيطرة الاستعماريّة الغربيّة.

استمرّ الانحدار بعد الحصول على الاستقلال المزيف وقيام دولة التجزئة المجهريّة التي نشأت بعد زوال الانتداب والاستعمار، إذ أصبح للأجانب فيها مكانٌ مميّز أغناهم عن الامتيازات الرسميّة حتى أصبح العربي يسعى للحصول على الجنسيّة الغربيّة كي يعامل معاملة محترمة في بلده، فضلًا عن الأقطار العربيّة الأخرى التي ترحب بجوازه الأجنبي وتزدري جوازَ سفره العربي، فلم يكن لإلغاء الامتيازات أثرٌ واضح في مكانة الأجنبي في هذه البلاد، وهذا من دلائل هدْر الإمكانات التي توفّرت لهذه الدول، ولكنّها لم تحسن استخدامها.

٦- الامتيازاتُ الأجنبيّة في سياقها التاريخي:

ربّما أدّت بنا النتائج السلبيّة للامتيازات الأجنبيّة إلى التطرف في لوم الدولة العثمانيّة لإصدارها هذه الإعفاءات، ولهذا علينا أن نضع الأحداث في سياقها التاريخي كي يأخذ الحكم حجمه الطبيعي ولا يظهر بصورة الفعل الذي لم يأته أحد من العالمين:

١) لم تكن الامتيازات بدعة عثمانيّة، فقد كانت موجودة في عدة بلاد عاصرت نشوءها في الدولة العثمانيّة منها الصين وفارس وروسيا وبولندا ودول أوروبيّة أخرى، كما

كانت هذه الامتيازات في دول سبقت العثمانيين زمنيًّا مثل سلطنة المماليك والممالك الفرنجيّة (الصليبيّة) في الشرق، والتي كانت تمنح المدن الإيطاليّة امتيازات مماثلة، وخلص هرشلاغ إلى القول «بأنّه لفترة طويلة كان منح المزايا من هذا النوع.. يحدث كثيرًا في التاريخ الأوروبي أيضًا، خصوصًا فيما يتعلق بالتجارة وغيرها من أوجه النشاط الاقتصادي»(١)، كما أشار العزاوي إلى أنّ بيزنطة منحت المدن الإيطاليّة امتيازات أقرّها السلطان محمد الفاتح بعد فتح القسطنطينيّة (٢).

٢) لم يكن الدّافع الاقتصادي مهمًّا لما بدأت الأمم، التي أساءت استخدام الامتيازات فيما بعد، بطلبها؛ لأنّ المصالحَ العثمانيّة الاقتصاديّة كانت ضئيلة في البداية مقارنة بالمصالح السياسيّة والعسكريّة التي أرادت تحقيقها من منْح الامتيازات، وغلب الطابع السياسي والعسكري على التحالف العثماني الفرنسي في بداية الأمر، أمّا الإنجليز فقد مُنحوا الامتيازات في ظلّ عداوتهم الشديدة لإسبانيا(٣)، وكانوا يمدّون العثمانيين بمواد حربيّة هامّة(٤)، أمّا الفرنسيون الذين استغلّوا الامتيازات كثيرًا فقد كانت مصالحهم الاقتصاديّة في شرق المتوسط ضئيلة في البداية(٥)، كما كان هناك مَن مُنحوا الامتيازات لأسباب سياسيّة أكثر منها اقتصاديّة كالهولنديين(٦)، وذلك لأنّه افتُرض أنّ العلاقات السياسيّة مع هولندا ربما تصعّد النشاط العسكري الهولندي ضدّ إسبانيا (٧).

(١) هرشلاغ، ١٩٧٣، ص ٥٩ – ٦٠.

(٢) العزاوي، ١٩٩٤، ص ١٩.

(٣) رائسي، ٢٠٠٧، ص ١٥٨.

(٤) إينالجيك، ٢٠٠٧، ج ٢، ص ١٨٧.

(٥) هرشلاغ، ١٩٧٣، ص ٦١.

(٦) إينالجيك، ٢٠٠٧، ج ٢، ص ١٨٧.

(٧) نفس المرجع السابق، ج ٢، ص ١٨٧.

٣) كانت هذه الامتيازات تبادليّة وليست لصالح الطرف الأوروبي وحده[١]، وذلك على عكس ما ظهر لبعض الباحثين[٢]، نعم لم ينصّ على ذلك في بعض العقود[٣]، ولكنه كان مثبتًا في عقود أخرى[٤]، وتوقّع العثمانيون المعاملة المماثلة حتّى إذا لم يكن ذلك مثبتًا في النص[٥]، ولكن ما منع استفادة العثمانيين من هذه التبادليّة أنهم لم يكونوا يبالون بالحصول على هذه المعاملة في الخارج[٦]، إذ كان سفرُ المسلمين إلى أوروبا للتّجارة أو غيرها في تلك العصور محدودًا، ولهذا لم يتمكنوا من جني الأرباح من الامتيازات الممنوحة لهم في المعاهدات[٧]، وفي ذلك يقول المؤرخ زاكري كارابل في فقرة تلقي الضوء على الظّرف التاريخي آنذاك:

كانت التجارة المربحة سببًا كافيًا لاجتذاب الدول الأوروبيّة المتعطشة للعوائد الماليّة، وبما أن العثمانيين لم يكونوا مكترثين بالقدوم إلى الأوروبيين، على الأقل ليس قبل القرن الثامن عشر، فقد أتوا هم إلى العثمانيين، فاستقبلتهم الإمبراطوريّة بالمستوى ذاته من عدم الاكتراث الذي كانت تنظر به إلى الأقليات المحميّة لديها، غير أنّ المسئولين العثمانيين بيّنوا- بوضوح- أنّ التّجار الأوروبيين والممثلين الرسميين يتوجّب عليهم قصر نشاطاتهم على التجارة فحسب، وكان ذلك ملائمًا للأوروبيين الذين بادروا إلى فتح قنصليات ومكاتب لهم في الموانئ والمراكز التجاريّة الكبرى، وكان الشرطُ الوحيد الذي طلبوه (هو) الحقّ بمقاضاتهم في محاكمهم الخاصّة، فما كان من العثمانيّين، الذين دأبوا على ترك الحريّة للملل بأن تحكم نفسها، إلّا أن

(١) Shaw، ٢٠٠٠، ج ١، ص ١٦٣، وأيضًا: هرشلاغ، ١٩٧٣، ص ٦٢.

(٢) العزاوي، ١٩٩٤، ص ٢٠.

(٣) إيناجيك، ٢٠٠٧، ج ١، ص ٢٨٨.

(٤) نفس المرجع السابق، ج ١، ص ٥٣٢.

(٥) نفس المرجع السابق، ج ١، ص ٢٨٨.

(٦) نفس المرجع السابق، ج ٢، ص ٤٥٣، وأيضًا: كواترت، ٢٠٠٤، ص ١٥٣.

(٧) Issawi، ٢٠١٠، ص ١٨.

وافقوا على هذا المطلب، كما أنّهم سمحوا لنخبةٍ من الدول بدفع رسوم أقلّ على البضائع التي تستوردها وتصدرها، وكان في ذلك منفعةٌ كبرى للتجارة، ولكنْ نجم عنه في النهاية ضررٌ للخزينة العثمانيّة، وقد كانت هذه الحاكميّة الذاتيّة، المعروفة باسم الامتيازات التي نَعِم بها الأجانب قد أضحت إسفينًا أعان دول أوروبا على تقويض العثمانيين، وبالرغم من أنّ النظام كان بالأساس نظامًا اقتصاديًّا مسخّرًا للمنفعة المتبادلة ما بين التجار الأوروبيّين والدولة العثمانيّة، فإنّ تنامي السلطة الأوروبيّة واضمحلال السلطة العثمانيّة، جعل العثمانيين ينْدمون في النهاية على هذا التنازل الذي قدّموه [١].

ومِن أسباب عدم استفادة العثمانيّين من المزايا التبادليّة أيضًا، الاختلاف الجذري في التصور الاقتصادي لدور الدّولة عند الطرفين، إذْ كانت الرؤية العثمانيّة تشجّع دول أوروبا على تصدير بضائعها إلى الدولة بالامتيازات لأنّ هذه السياسة تحسّن اقتصادها[٢] الذي يضطلع بوظيفة توفير إمداد مستمرّ من السلع الرخيصة ذات الجودة، وبكميّات كبيرة لسكان الدولة[٣]، في الوقت الذي كان هدف الاقتصاد التجاري (المركنتيلي) الأوروبي هو الحصول على عملٍ رخيص وتشجيع صناعة السلع لتصديرها للعالم بأسعار تنافسيّة [٤]، وبهذا لم يكن هناك اهتمام عثماني بحماية الصناعة المحليّة في مواجهة السلع الغربيّة إلى أن أصبحت الهوّة كبيرة بين الطرفين نتيجة التقدّم التّقني للطرف الغربي الأوروبي[٥]، وكان التقدم التقني الأوروبي هو العاملَ الحاسم في النهاية في منع استفادة العثمانيين من الامتيازات التبادليّة [٦]، إذ

(١) كارابل، ٢٠١٠، ص ٢٣٤-٢٣٥.

(٢) إيناجيك، ٢٠٠٧، ج ١، ص ٣٢٢.

(٣) Quataert، ٢٠٠٢، ص ٦، وأيضًا: إيناجيك، ٢٠٠٧، ج ١، ص ١٠٣ و ١٠٥.

(٤) إيناجيك، ٢٠٠٧، ج ١، ص ١٠٤.

(٥) نفس المرجع السابق، ج ١، ص ١٠٤ - ١٠٥.

(٦) إيناجيك، ٢٠٠٧، ج ١، ص ٣٩.

ترك هذا التقدم أثرًا في زيادة الهوّة بين ما يعرضه الاقتصاد العثماني وما يعرضه اقتصاد الغرب(١).

٤) كان الهدف من الامتيازات حتى نهاية القرن الثامن عشر هو رفعَ مكانة الرعايا الأجانب إلى مستوى رعايا السّلطان الذين يستفيدون من مزايا محرّمة على الأجانب، كتخفيض الضرائب على الصادرات(٢)، أو السّماح لهم بالتجارة في بحار وموانئ كانت محرّمة عليهم(٣)، وكانت هذه الامتيازات في بداية عهدها منحًا تمنح للأجانب من السّلطان القوي علامةً على كرمه (٤)، ويتّضح هذا من مخاطبة الملك الفرنسي هنري الثاني للسّلطان سليمان القانوني بسلطان العالم، أو على الأكثر اتفاقات بين أنداد يعترف فيها بتفوق السّلطان (٥)، ولم يكن فيها ما يهدّد الدولة أو يشعر بضعفها ابتداءً، وهو أمر لم يستمرّ إلى النهاية.

ويذكر المؤرخ إيناجيك أنّ الضرائب على الصادرات والواردات كانت مخفضة على المسلمين وتزيد على غير المسلمين، ثمّ على الأجانب(٦)، ويذكر- أيضًا- أنّ الرسوم الجمركيّة على واردات الحرير كان الأجانب غير المسلمين يدفعونها، ولا يدفعها رعايا الدولة سواء كانوا مسلمين أو غير مسلمين، وكان ذلك في القرن السادس عشر، ولكن بسبب إساءة اليهود والمسيحيين استعمال هذا الإعفاء لصالح الأجانب؛ أصدر السّلطان أمرًا بتكليفهم دفع الرسوم سنة ١٥٢١(٧).

(١) هرشلاغ، ١٩٧٣، ص ٦٢.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٦١.

(٣) Kasaba، ١٩٨٨، ص ٣٢.

(٤) هرشلاغ، ١٩٧٣، ص ٦١.

(٥) نفس المرجع السابق، ص ٦١.

(٦) إيناجيك، ٢٠٠٧، ج ١، ص ٣٠١ - ٣٠٢ و ٣٨٢.

(٧) نفس المرجع السابق، ج ١، ص ٣٧١.

٥) من الصّعب تقويم دور الامتيازات في ضعف الدولة العثمانيّة تقويماً أحاديًّا مبسّطًا كالقول مثلًا إنها كانت سببًا من أسباب ضعفها، إذ لا شكّ أنّ مفعولها أثناء قوّة الدولة يختلف عن مفعولها بعدما ضعفت لأسباب عديدة قادت إلى إضعافها مثل تحوّل طرق التجارة وسيطرة الأوروبيين على البحار(١) وتفوق التقنية الغربيّة وعدوانيّة الاقتصاديات التجاريّة (المركنتيليّة) الغربيّة التي حلّت دولها محلّ البندقيّة في الشرق(٢)، ولكن هذا لا يمنع القول إنّه بعدما حلّ الضّعف بالدولة هيّأ الأرضيّة لاستنزافها ومِن ثمّ زيادة ضعفها بطريقة لم تكن لتحدث في أيام قوّتها(٣)، إذ أصبحت الامتيازات في عصور الضّعف ضمن عوامل الهيمنة الأجنبيّة التي ساهمت في استنزاف موارد الدولة كما سبق ذكره في الآثار السلبيّة للامتيازات.

فعلى سبيل المثال لو نظرنا إلى دور تخفيض الضّرائب على الواردات لوجدنا أنه في زمن قوة الدولة وعدم اكتمال القوة الأوروبيّة لم يكنْ لهذا العامل دورٌ بارز، وذلك بسبب قوة الاقتصاد العثماني وضآلة التّعامل مع أوروبا مقارنة بالتّجارة المحليّة، أمّا حينما اكتملت الثورة الصناعيّة في الغرب وصاحبها تراجع عثمانيّ ظاهر في المجالات السياسيّة والعسكريّة والاقتصاديّة لأسباب عديدةٍ كما مرّ؛ أدّى ذلك إلى وضع هذا الامتياز في سياقٍ غير الذي نشأ فيه، فغزت البضائع الأوروبيّة الدولة العثمانيّة، ومع ذلك إلى حدّ معيّن، وتراجعت التجارة والصناعة الوطنيّة أمامها، ولم تتمكّن الدولة- إلى حدّ ما أيضًا- من الحدّ من هذه الآثار نتيجة بندٍ آخر نشأ في سياق تاريخي آخر أيضًا ينصّ على ضرورة موافقة الجانب الآخر على أيّة ضريبةٍ إضافيّة على الواردات، وكانت هذه البنودُ تمنح في عصر الضعف لدول غربيّة للحصول على تأييد سريعٍ في ظرف هزيمة أو تراجع طارئ أو خلاف داخلي لا بدّ من مواجهته.

(١) Shaw، ٢٠٠٠، ج ١، ص ٢٨٤.

(٢) إيناجيك، ٢٠٠٧، ج ١، ص ٦٨.

(٣) هرشلاغ، ١٩٧٣، ص ٥٩.

ومِن دلائل أهميّة القوّة في التعامل بالامتيازات أنّ الدولة في مرحلة قوتها حين فرضت حصانة المسكن للأجانب لم تكن تتردّد في تفتيش منازلهم أو بضائعهم إذا وقع شكّ في إيواء مجرم أو تصدير بضاعة ممنوعة[١]، بل لقد كان السّلطان إلى زمن سليم الثالث (١٧٨٩ - ١٨٠٧) يسجن المبعوثين الدّبلوماسيين إذا أساء حكّامهم التصرف[٢]، ولكنّنا رأينا إساءة استخدام بند الحصانة في عصر الضعف حين كانت أوكار التجسّس والتآمر على الدولة[٣] تحتمي بالامتيازات الأجنبيّة للحصول على حصانة من التفتيش.

ومن الأدلّة على أهميّة ميزان القوى في أثر الامتيازات أنّ دور دولة كبرى مثل بريطانيا في التعامل بها اختلف عن دور دولةٍ عاديّة كالدانمارك مثلًا، وربّما كان هذا هو السبب الذي اختلفت لأجله الضرائب حسبَ جنسيّة التّاجر ونوع بضاعته ومكان عبوره أيضًا[٤]، وهو ما يؤكّد أنْ ليس للامتيازات دور مستقلّ في تقويّة أو إضعاف الدّول فهي من العوامل المساعدة، ولهذا أشارت المراجع التي تحدثت عن سلبياتها إلى أنّ وضوح هذه السلبيات كان في عهد الضعف وهو ما أرّخ بها بعد القرن الثامن عشر[٥].

٦) وفي السّياق التاريخي الذي كانت فيه الامتيازات هي السّياسة المتبعة في الدولة، يصعب علينا، ومن باب أولى على ساسة الدولة في تلك العصور، تحديد النقطة الزمنيّة التي تحوّلت عندها هذه السياسة من مصلحة إلى عبء، والتي كان على قادة الدّولة إدراكها والتوقّف عندها عن منح الامتيازات لئلا تتفاقم عيوبها.

(١) Shaw، ٢٠٠٠، ج ١، ص ١٦٣.

(٢) Aldrich، ٢٠٠٧، ص ٣٨.

(٣) حلاق، ١٩٩٣، ص ٧٥.

(٤) Shaw، ٢٠٠٠، ج ١، ص ١٦٣.

(٥) نفس المرجع السابق، ج ١، ص ١٦٣، وأيضًا: Encyclopedia Britannica، ١٩٨٧، ج ٢، ص ٨٣٢.

لقد خدمت الامتيازات سياسة الدّولة العثمانيّة عندما بدأت باستعمالها، وكانت أهدافها الأوليّة هي دعمَ الدّول التي تناوئ البابويّة وإمبراطوريّة الهابسبورغ الكاثوليكيّة[١]، وفي نفس الوقت خدمة المصالح العثمانيّة التجاريّة التي تهدّدت وتراجعت بتحويل طرق التجارة كما مرّ، ولهذا كانت الامتيازات مهمّة للاقتصاد العثماني[٢]، ولا يمكننا اليوم بعد مرور القرون الطويلة أنْ نفترض وجوب بعد النظر الطويل جدًّا لدى العثمانيّين في تلك العصور، وأنْ نحاسبهم لأنّ رؤيتهم الاقتصاديّة كانت مختلفة عن رؤية الدول الأوروبيّة التي أفضتْ سياساتها إلى الثورة الصناعيّة والقوة السياسيّة والعسكريّة، وبخاصّة أنّ هذا الاختلاف اشتركت فيه جميعُ مناطق العالم الثالث آنذاك، ولم يكن مقصورًا على العثمانيّين[٣]، وهي ظاهرة بُحثت كثيرًا، وكُتبت عنها الكثيرُ من التفسيرات.

وما أريده هو أنّ الحوادث في بدايتها لا تكون بذلك الوضوح الذي يمكن به الحكم على مآلها، وفي ذلك يقول الدكتور محمد أنيس: جاءت مساوئ الامتيازات من تطبيق أحكام معينة مرتبطة بظروف القرن السادس عشر، في ظروف تختلف كلّ الاختلاف في القرن التاسع عشر»[٤]، ويؤكّد الأستاذ إدريس رائسي: «فهذا التفوّق الأوروبي لم يكن سوى ميول من الصعب استقصاء نتائجها حتى منتصف القرن السابع عشر، ولم يكن بالإمكان التكهّن بما ستؤول إليه الأمور، انطلاقًا من أي نقطة زمنيّة في هذه الحقبة، التفوّق الأوروبي سيتأكّد فقط في القرن الثامن عشر، وخاصّة مع نهايته مع اكتشاف الطاقة البخاريّة واستعمالها الواسع لاحقًا»[٥]، ويؤكّد الدكتور بشارة خضر أيضًا على التفاوت في عامل الزمن في تحويل الامتيازات من منحةٍ مجانيّة

---

(١) إيناجيك، ٢٠٠٧، ج ١، ص ٣٧ و ٦٧.

(٢) نفس المرجع السابق، ج ١، ص ٤٨ و ١٠٥.

(٣) نفس المرجع السابق، ج ١، ص ٣٥، وأيضًا: أوغلي، ١٩٩٩، ج ٢، ص ٢٢٢.

(٤)() أنيس، ١٩٩٣، ص ١٨٨.

(٥) رائسي، ٢٠٠٧، ص ٣٥٧.

إلى ميثاق استعماري مفروض على السلطنة[1]، ومما يؤكّد النقطة الزمنيّة ما لاحظه شوكت باموك من أنّ التّراجع الاقتصادي لم يكنْ ملازمًا للتراجع السياسي[2]، مما جعل الآثار الاقتصاديّة للامتيازات ليست ملحّة جدًّا في بداية وقوعها، ورأينا الدولة العثمانيّة تلجأ إلى إلغاء العمل بالامتيازات في أكثرَ من مناسبة وجدت فيها تعارضها مع أهدافها السياسيّة، إذ فعلت ذلك مع فرنسا زمن السّلطان محمد الرابع سنة ١٦٧٣، وأعادت الكرّة معها زمن الحملة الفرنسيّة على مصر سنة ١٧٩٨، حيث «أمر السّلطان العثماني بطرد الفرنسيّين من ممالكه ومصادرة ثرواتهم، وبالرغم من ذلك عاد التجار الفرنسيون إلى حلب بعد جلاء القوات الفرنسيّة عن مصر عام ١٨٠١، غير أنّ معدل تجارتهم كان قد تقلص على نحو كبير»[3].

ولاحظنا أنّه في المرّة الأولى فكرت فرنسا باللجوء إلى القوة ثمّ أحجمت، وفي المرة الثانية ارتكبت عدوانًا ظاهرًا بلا أيّ تردد، ولو عدنا إلى بداية منح الامتيازات عندما كانت هبةً من «سلطان السلاطين» أو «سلطان العالم» إلى ملك «ولاية» فرنسا، لوجدنا الفرقَ الكبير بين موقف الدولة في كلّ من هذه المناسبات وإذا كنّا لا نلوم العثمانيين لعدم وضوح النتائج البعيدة، فإنهم بلا شكّ يلحقهم لوم لعدم التعامل الحازم مع الغدر الأوروبي، والفرنسي خاصّة، الذي كان باديًا للعَيَان حتى على المدى القريب في عمر الجيل الواحد.

٧) يمكن ملاحظة سلبيّة المآلِ السياسي لنظام الامتيازات قبل السلبيات الاقتصاديّة التي نتجت عنه، فقد ساعدت الامتيازات دول أوروبا على دعم اقتصادها وبلورة كياناتها في صيغة الدول القوميّة التي مازالت قائمة إلى هذا اليوم[4]، وكانت هذه الدول تدرك أهميّة الامتيازات فحرصت على الحصول عليها لدعم عمليّة

---

(١)() خضر، ٢٠٠٣، ص ٦٧-٦٨ و ٨٨.

(٢) Pamuk، ١٩٨٧، ص ٧.

(٣) ماسترز، ٢٠٠٤، ص ١٥٢.

(٤) إيناجيك، ٢٠٠٧، ج ١، ص ٣٨.

نهوضها[١]، وإذا علمنا أنّ هذه الامتيازات ترافقت مع حملات عسكريّة قام بها العثمانيون دعماً لهذه الدول ضدّ العدو المشترك في إمبراطوريّة الهابسبورغ [٢] فإنّنا سندرك أهميّة الدور العثماني في إيجاد الصيغة الأوروبيّة الحديثة التي وقفت فيما بعد ضدّ العثمانيين واستنزفتهم عسكريًّا وسياسيًّا ضمن أحداث سبقت ورافقت ظهورَ الأثر الاقتصادي السّلبي للامتيازات، وكان الوقت قد فات لتدارك الأثر السياسي السلبي[٣] كما كان قد فات لتدارك الأثر الاقتصادي السلبي[٤].

(١) نفس المرجع السابق، ج ١، ص ٤٨ و ٥١.

(٢) نفس المرجع السابق، ج ١، ص ٦٧.

(٣) نفس المرجع السابق، ص ٣٨.

(٤) نفس المرجع السابق، ص ٥٢.

البابُ التّاسع
الأداءُ الاقتصادي
لدولِ الاستقلالِ والتّجزئة

اطّلعنا- فيما سبق- على جوانبَ من الأداء الاقتصادي لدولة الخلافة العثمانيّة في أيامها الأخيرة، وما تميز به هذا الأداءُ من مقاومة التمدّد الاستعماري الغربي بما أتيح لها من وسائل، إذ هيمن عليها منطق الدولة العظمى فلم تقبلْ لنفسها وضعًا أقلّ من هذا، ولو فرضته الظروف عليها فإنّها لم تنظر إليه بعين الرضا ولم تحوّل الهزيمة إلى انتصار، وظلّت تسعى للخروج من حالة الضّعف إلى نهاية أيّام حياتها، فماذا فعلت دول الاستقلال والتجزئة التي خلفتها بما حصلت عليه من إمكانات؟

يقول المؤرخ دونالد كواترت إنّ الدّولة العثمانيّة كانت تفتقر إلى الأيدي العاملة ورؤوس الأموال[١]، ومن المفارقات أنْ يتوفّر هذان العاملان بكثرة عند دول التجزئة كما سيأتي[٢]، وأشار عيساوي إلى افتقار الشرق إلى السكّان في الماضي بقوله إنّه باستثناء لبنان ومنطقة القبائل في الشمال الإفريقي، عانى الشرق من ندرة السكان وإنّ زيادتهم مكّنته من أداء اقتصادي أفضل[٣]، وإنّه اليوم متْخَم بالسكان ، وفي أثناء الحديث عن مشاكل بلادنا أثناءَ بدايات القرن العشرين قال مكموري إنّ عائقًا كبيرًا وقف في طريق الازدهار الاقتصادي وهو قلّة السكان[٤]، وهو أمرٌ لاحظه مراقبون

(١) كواترت، ٢٠٠٤، ص ٢٣٨.

(٢) فرجاني، ١٩٨٠، ص ٢٥ و ٤٥.

(٣) Issawi، ٢٠١٠، ص ٩٩.

(٤) McMurray، ٢٠٠١، ص ٦١.

عاصروا ذلك الزّمن[١]، وكان ذلك ما حاولتِ الدّول الغربيّة استغلاله بطرح أفكار الاستيطان الأوروبي، ولكنّ الدّولة العثمانيّة رفضتها، كما أشار رشاد قصبة إلى هذه المشكلة المتعلقة بندرة السكان[٢].

خلاصةُ الأمر أنّ بلادنا انتقلتْ من وضع ندرة السكان إلى توافرهم نتيجة لانتشار الرعاية الصحيّة، ولكن قدرات دول الاستقلال والتجزئة عجزتْ عن استغلال هذا الموردِ الذي كنّا بحاجة إليه في السابق، وأصبح النمو السّكاني السريع.. العقبةَ الرئيسة تجاه التنمية في بلدان العالم الثالث، ومنها البلدان العربيّة [٣]، وذلك وفقًا لرؤية بعض أهل الاختصاص الذين يعقّب الدكتور توما عليهم بإيراد قول آخر هو أنّ السكان هُم بمثابة مورد اقتصادي يجب استغلاله بصورة كاملة، وإنّ الفشل في استغلاله هو العقبة الحقيقيّة تجاه التنمية، وليس (عامل) السكان بحدّ ذاته .

ويرى الدكتور فرجاني أنّ للعنصر البشري أهميّة حاسمة، وهو معين الطاقات في أيّ مجتمع[٤]، ومع أنّ البلاد العربيّة توازي كلًّا من القوّتين العظميَيْن في ذلك الزمن في عدد السكان، فإنّ التقارب يقف عند هذا الحدّ لأنّ السكان ليسوا بالضرورة مصدر قوّة، وإنما الأمر يتوقّف على خصائص البشر والتنظيم الاجتماعي الذي ينضوون تحتَه ، ونتيجة للعجز العربي في هذه النواحي، أصبح كبرُ حجم السكان عاملَ وهَنٍ ينخرُ في بنية المجتمع العربي [٥]، ولعلّ الفارق الأوضح بين التنظيم الاجتماعي العربي وتنظيم كلّ من القوتين آنذاك هو الوحدة، إذا لاحظنا أنّ الدولة السوفييتيّة كانت اتحادًا، وأنّ الولايات الأمريكيّة كانت متّحدة، ومازالت.

(١) نفس المرجع السابق، ص ٢٦.

(٢) Kasaba، ١٩٨٨، ص ٦٤.

(٣) توما، ١٩٨٧، ص ٦٣.

(٤) فرجاني، ١٩٨٠، ص ٢٧.

(٥) نفس المرجع السابق، ص ٢٧.

وربّما بالغ الدكتور فرجاني في أهميّة العنصر البشري عندما قال إنّ الوطن العربي غني فقط في العنصر البشري، وهذا الغنى ليس إلّا غنى بالإمكانيّة نظرًا لضعف القدرات البشريّة العربيّة، وإهدار طاقاتها حاليًا [١]، إلّا أنّ هذه المبالغة لها دلالتها فيما يتّصل بأهميّة الإمكان وعجز الاستغلال، ويقسم الدكتور توما أحوال البلاد العربيّة من ناحية السّكان إلى ثلاثة أقسام: قسم نفطيّ اعتمد على الخبرات الأجنبيّة والتجارة الاستهلاكيّة لاستيعاب تزايد السكان وطلباتهم الترفيّة دون زيادة موازيّة في القاعدة الإنتاجيّة [٢]، وهو قسمٌ لا يزال يعاني إلى اليوم من قلّة السكان والاعتماد الكبير جدًّا على العمالة الأجنبيّة، ولاحظنا أنّ الدولة العثمانيّة كانت تستبقي احتياطها من الفراغ المكاني للاجئين مسلمين يشاركونها الهويّة لملء المكان، أمّا الدول القُطريّة فإنّ منطقها يفضل الاستعانة بالأجنبي الغريب على الاستعانة بالأجنبي العربي حتّى في ظلّ الشعارات القوميّة المرفوعة للاستهلاك.

أمّا القسمُ الثّاني من البلاد العربيّة فلديه ثروات زراعيّة أو معدنيّة إمّا قليلة أو غير مستغلّة، ولهذا أصبحت الزيادةُ السّكانيّة عبئًا كبيرًا على التّنمية فيها، والقسم الثالث حسب الدكتور توما فهو قليلُ الموارد، وأدّت زيادة السكان في هذه البلاد إلى استحالة التنمية فيها بالاعتماد على الذات، ولهذا أصبحت تشجّع الهجرة منها إلى الخارج وتعتمد على المعونات الخارجيّة، ويخلص توما إلى القول إنّه يصعب القول إنّ كلّ بلد من البلاد العربيّة تمكن من استيعاب زيادة السكان معتمدًا على نفسه، ويشير إلى مشكلة توفير الغذاء لهؤلاء السكان بقوله إن النقص الحالي (١٩٨٥) في إنتاجه لا يعدّ ظاهرة قصيرة الأجل[٣].

ويرى فرجاني أنّ نصيب الوطن العربي من الأرض القابلة للزراعة لم يزد، بينما زاد نصيب الفرد من سكان العالم ، وهو ما أدّى إلى اتساع الفجوة الغذائيّة بين الحاجة

(١) نفس المرجع السابق، ص ٤٨.

(٢) توما، ١٩٨٧، ص ٦٨.

(٣) توما، ١٩٨٧، ص ٦٨ – ٦٩.

والإنتاج الفعلي[١]، وينقل عن بحث للسيد جاب الله أنّ واردات البلاد العربيّة من الحبوب تزيد عن واردات أيّة منطقةٍ أخرى تماثلها في عدد السكان، وأنّ معدل زيادة هذه الواردات أعلى منها في أيّة منطقة أخرى في العالم، رغم أنّ الزراعة هي أكثر القطاعات الاقتصاديّة أهميّة في البلاد العربيّة، وأنّ القطاع الزراعي هو مصدر المال المستثمر في الصناعة[٢]، ورغم وجود القدرات الكامنة لزيادة الإنتاجيّة الزراعيّة والحيوانيّة إلى حدّ أعلى بكثير مما استطاعت أن تحققه [٣]، ومنذ إحصاءات فرجاني (١٩٧٨) وتوما (١٩٨٥) لم يحدث في دول الاستقلال والتجزئة ما يقلب هذه الموازين إن لم تكن الأمور قد زادت سوءًا، رغم أنه كان من أهداف البلاد العربيّة للفترة الممتدة من ١٩٨٠ لحد ٢٠٠٠ تحقيق نموّ أعلى ودرجة أكبر من الاكتفاء الذاتي الغذائي [٤]، وهذا التدهور مستمرّ منذ نشوء الدولة القطريّة، إذ يسجل توما في منتصف الثمانينيات رأي الخبير م. دويدار أنّ السياسات الاقتصاديّة العربيّة منذ الخمسينيات لم تفشل في إنهاء التخلف الاقتصادي والاجتماعي وحسب؛ بل أدّت إلى تعميقه، وذلك استنادًا إلى زيادة اعتماد الاقتصاد القومي على الخارج في كلّ من تسويق الناتج المحلي وعرض السلع الأساسيّة، والمعرفة الفنيّة، والنّمط الاستهلاكي، وقد حدث هذا خلافًا للأهداف التي أعلنها القادة العرب، ويؤكّد توما هذا الرأي بتدهور الأمن الغذائي العربي ونمط التجارة مع البلاد الأخرى وانخفاض إنتاجيّة العمل وتركّز العمالة في الزراعة والإنتاج الأوّلي[٥]، ومن المفارقة أنه حتى في القطاعات التي تركز العمل فيها لم يتحقق الاكتفاء للبلاد العربيّة.

---

(١) فرجاني، ١٩٨٠، ص ٢٩.

(٢) توما، ١٩٨٧، ص ١٣٨ – ١٣٩.

(٣) نفس المرجع السابق، ص ١٤٨.

(٤) نفس المرجع السابق، ص ١٧٠.

(٥) نفس المرجع السابق، ص ١٣٧ – ١٣٨.

وبمناسبة حديث توما عن الهجرة إلى الخارج يمكننا عقدُ مقارنة بين هجرة الكفاءات من البيئة الطاردة في العهد العثماني وهجرتها من البيئة الطاردة في عهد الاستقلال، أمّا الحديث عن الهجرة عمومًا فليس هنا مكانه.

في تقرير أمريكي كتب سنة ١٩٠٤ إلى وزارة الخارجيّة الأمريكيّة جاء أن ٥،٤٪ من خريجي الجامعة الأمريكيّة في بيروت هاجروا إلى أمريكا، في وقت كانت فيه هذه الجامعة من المنافذ المحدودة للتعليم العالي في الدولة العثمانيّة، ومن ثمّ فقد لا تكون الحياة في البلاد العثمانيّة بما يجذب الحاصل على هذا التعليم، ومع ذلك فإننا سنجد أن بيئة دول الاستقلال تزداد طردًا لهؤلاء المتعلمين رغم مظاهر التحديث والحياة العصريّة، ففي التقرير الأول للجامعة العربيّة عن العمل والبطالة جاء أن ٥٤٪ من الطلاب العرب الذين يدرسون في الخارج لا يعودون إلى بلادهم، وأن ٥٠٪ من الأطباء العرب و ٢٣٪ من المهندسين، و ١٥٪ من العلماء يهاجرون سنويًّا إلى كندا والولايات المتحدة[1].

وجاء في التقرير الأمريكي آنفِ الذكر (١٩٠٤)، أنّ الحكومة العثمانيّة لا تعترف رسميًّا بالجنسيّة الأمريكيّة التي يحملها المهاجرون من أصل سوري، ويشكو التقرير من أن عددًا كبيرًا من هؤلاء المواطنين الأمريكيين من أصل سوري، يخلعون عباءة المواطنة الأمريكيّة عندما يبحرون من الولايات المتحدة لزيارة سوريا، فيحصلون على جوازات سفر تركيّة (عثمانيّة) من نيويورك أو مارسيليا، ويفترض أن يكون مرجع ذلك إلى أن القناصل الأتراك الذين يتلقون تعليماتهم من بلادهم، لا يعترفون بصلاحية شهادات الجنسيّة الأمريكيّة التي يحملها هؤلاء حسب جوازات سفرهم، ويرفضون منحهم تأشيرات الدخول [2]، ونذكر بأن هذا حدث في زمن تسلط الامتيازات الأجنبيّة على قوانين الدولة العثمانيّة، مما يؤكّد الرفض العثماني لهذا التسلط وسعي الدولة المستمر للخلاص من هذه القيود حين تلوح أيّة فرصة،

(١) ما السبيل إلى الحد من هجرة العقول العربيّة ؟، ٢٠٠٨.

(٢) عيساوي، ١٩٩٠، ص ١٢٩ - ١٣٠.

ونقارن هذا بالمكانة المتميزة التي اكتسبتها الجنسيّة الأمريكيّة خاصّة وبقيّة الجنسيات الغربيّة عامة في عالم دول التّجزئة، إذ حصلت على تقدير مواز إنْ لم يزدْ على ما كانت تمنحه الامتيازات في السابق رغم أنها ألغيت رسميًّا في العالمِ المعاصر، فأصبح أيّ مواطن عربي يحلم بتغيير جنسيّته للحصول على فرص الحياة والحماية من النوائب، وأصبح حاملُ الجنسيّة الأمريكيّة يلقى في وطنه الأصلي من المعاملة الكريمة بل التفضيليّة ما لم يكنْ يحلم به وهو يحمل جنسيّة وطنه.

هذا عن البند الأوّل مما كانت الدولة العثمانيّة تفتقر إليه وتوفَّرَ عند دول التجزئة، وهو السكان، فماذا فعلتْ هذه الدول بالبند الثاني وهو رأس المال الذي توفّر عندها من الثروات التي استجدّت عليها بعد زوال الحكم العثماني؟

في البداية أشيرُ إلى أنّ ظهور هذه الثروة الهائلة عند دول مجزأة وضعيفة كان له آثار سلبيّة تتعلق بصفة التجزئة، ولخّصها توما بقوله عندما عدّدها: إحياء روح الحسد، زيادة حدّة المنافسة على قيادة العالم العربي، تقوية التّجزئة والتحالفات الصغيرة بتشجيع من القوى الأجنبيّة ، ويتساءل بعدها مع كثير من المهتمّين بالشئون الاقتصاديّة فيما إذا كانت الموارد النفطيّة نعمةً أم نقمة[١]، ولا شكَّ عندي بأنّ ظهور هذه الموارد عند دول الطوائف هو الذي جعَلَها نقمة، وأبرز صفاتها السلبيّة، وأنّ هذه الثروة لو كانت تحت تصرّف دولة واحدة جامعة لاختفت كثيرٌ من السّلبيات السابقة، والنابعة من التشرذم والانقسام، أمّا النفوذ الظاهري الذي حقّقته دول النفط في العالم العربي فهو لم يكنْ كافيًا إلى درجة إعادة توزيع القوة أو تكوين قيادات جديدة، وأنّ المبالغة في التركيز على أهميّة النفط في هذا المجال ربّما كانت مضللة، وحتّى ضارّة بالنسبة للعلاقات العربيّة والدوليّة [٢]، ويؤكّد هذا أن المال النفطي الداعم للنفوذ كان يُنفق باستمرار في دعم مشاريع الدول الغربيّة الكبرى حتى لو كانت ضارّة بأمتنا مثلما حدث في الأزمات مع العراق، ثمّ إيران منذ سنة ١٩٩٠

(١) توما، ١٩٨٧، ص ٢٦٠.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٢٧١.

حين كانت الأموالُ العربيّة تنفَق بسخاء لشراء المواقف لصالح الموقف الأمريكي، وبخاصّة من روسيا والصين، هذا في الوقت الذي لم تستفد فيه الدول النفطيّة ذاتها من ثرواتها في تحقيق التقدم الحقيقي[١]، ووصل الأمرُ حدًّا مذهلًا في زمن ولاية الرئيس الأمريكي دونالد ترامب الذي فرض إتاوات بمئات المليارات على بلدان النّفط التي لم يكنْ بوسعها سوى الانصياع للأوامر رغبةً في الحصول على التأييد لمواقفها في مواجهة منافسيها رغم الإهانات العلنيّة التي كان الرئيس الأمريكي يوجّهها إليها، وفي النهايةِ استولى على الأموال وتخلّى عن أصحابها.

ولقدْ مررنا- فيما سبق- ببعض مظاهر العجز في تعامل الدّولة القطريّة مع النفط، وأعيد هنا التأكيد عليها مع إضافة غيرها: عند الحديث عن عائدات النّفط يشير فرجاني إلى أنّ زيادة هذه العائدات صاحبها زيادات أكبر في استنفاد الأصول النفطيّة العربيّة، وذلك عند مقارنة أسعار سنة ١٩٤٨ بأسعار سنة ١٩٧٠ وتوصل إلى أن سعر النّفط انخفض عبر أكثر من عشرين عامًا بحوالي عشرة في المائة [٢]، أمّا بعد الطفرة النفطيّة وتضاعف أرقام العائدات عدّة مرّات، فقد استقرّ في الأدبيات النفطيّة أنّ هذه العائدات أصبحت ضحيّة سوء الاستغلال بما يقلل من مساهمتها في التنمية على المستوى القومي، وحتى في الأقطار النفطيّة ذاتها [٣]، وعند حساب حجم الفوائض من هذه العائدات تبيّن أنّها ٤٢٪، ثلثاها في قطرين همَا السعوديّة والكويت (١٩٧٤ لمد ١٩٧٨)[٤]، ولكنه يستدرك على هذه الأرقام بالقول إنّ قيمتها الاسميّة مختلفة عن قيمتها الحقيقيّة بعد تدهور قيمة العملة الأساسيّة التي يقوّم النّفط بها؛ وهي الدولار، حتى يقدر أنّ السعر الحقيقي للنفط انخفض في الفترة

(١) فرجاني، ١٩٨٠، ص ٥١.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٤١.

(٣) نفس المرجع السابق، ص ٤٣.

(٤) نفس المرجع السابق، ص ٤٣.

١٩٧٤ - ١٩٧٨ بحوالي ١٩٪ [1]، ويؤكّد توما هذه الحقيقة على سنوات تالية[2]، ويصف الدكتور فرجاني أثر الزيادة في العوائد النّفطيّة بأنه أدّى إلى زيادة تبعيّة الدول النفطيّة للدول الغربيّة المصنّعة نتيجة لزيادة استيراد الأولى من الثانية، بل ونشأ شكلٌ جديد من أشكال التبعيّة بسبب توظيف الجزء الأكبر من الفوائض النفطيّة في الدول الغربيّة المصنعة عن طريق إعادة تدويرها في اقتصاديات تلك الدول، وأحيانًا في صورة استثمارات قليلة الجدوى ، ولا تقتصر التبعيّة على الجانب الاقتصادي؛ بل تمتدّ إلى مجالات أخطر هي التقنية والحضاريّة، وذلك بالاستيراد وشيوع النمط الاستهلاكي[3].

كما يؤكّد الباحث نفسه أنّ العائدات النفطيّة يمكن أن تساهم بحسم في إحداث التنمية الحقيقيّة في العالم العربي، ولكنْ إذا أحسن استخدامها، وسيكون هذا هو مجال الاختيار التاريخي الآخر الحاسم في الاستفادة من الإمكانيّة التنمويّة العربيّة ، وهو يقصد إضافة إلى العامل البشري الذي سبق الحديث عنه[4]، أمّا في حالة عدم الاستفادة مِن هذه الأموال، فإنّ مجرّد توافرها لا يوفّر فرصة للتنمية بالمعنى الحضاري الشّامل ، وللأسف فإن سوء الاستخدام هو الذي حدث، وانقسم العالم العربي بين دول العُسر ودول اليُسر، دول عجز في موازين مدفوعاتها واعتماد متزايد على الديون الخارجيّة، ودول تتمتّع بوفرة استخدمت في الإسراف الداخلي، وأهدرت في السّفه الخارجي حيث تتعرّض لأقصى الدّرجات من الإهدار وعدم الأمان، تصل لدرجة عدم تحقيق عوائد حقيقيّة ، والشكّ بالقدرة على التصرّف فيها، أو حتّى تحويل فوائدها مستقبلاً، ثمّ الانتهاء بها إلى التجميد، كما تكرر ذلك في العقود الأخيرة[5]، ويتساءل تبعًا لذلك: هل يمكن أن يكون الاستثمار في البلدان العربيّة غير النفطيّة أقلّ أمانًا ؟، وينتهي

(١) نفس المرجع السابق، ص ٤٤.

(٢) توما، ١٩٨٧، ص ٢٤٧.

(٣) فرجاني، ١٩٨٠، ص ٨٤ - ٨٥.

(٤) نفس المرجع السابق، ص ٤٥.

(٥) نفس المرجع السابق، ص ٤٦.

إلى أنّه لا إمكانيّة لتنمية قُطريّة ، وأنّ التنميّة إذا حدثت فلنْ يكون ذلك إلّا بتكامل الأقطار العربيّة كلها [١].

وممّا يؤسف له أنّ الثّروة العربيّة كانت قد ساهمت في النموّ الاقتصادي الغربي من الثلاثينيّات إلى السّبعينيات، بدلًا من النموّ العربي والإسلامي[٢]، ولما زادت العوائد النفطيّة بعد سنة ١٩٧٤ صبّت البلاد النفطيّة استثماراتها في الغرب (الولايات المتحدة وبريطانيا أساسًا)، مما جعل معظم هذه العوائد تعود ثانية إلى البلدان الصناعيّة[٣]، وجعل أموال البلاد النفطيّة في حالة من عدم الاستقرار إذ استطاعت البلدان الصناعيّة تخفيف أثر ارتفاع سعر النفط بتدوير الاستثمارات وتصدير التضخم، وانخفاض قيمة الدولار، في الوقت الذي زاد فيه اعتماد البلدان العربيّة على البلدان المستهلكة للنفط[٤]، وفشلت في تخفيف حدّة هذا الاعتماد، فضلًا عن تصنيع اقتصاداتها[٥]، ويرى الدكتور فرجاني أنّ هذا النفط لم يحقّق حتى لدولِه تقدمًا حقيقيًّا يختلف جذريًّا عمّا حققته البلاد العربيّة غير النفطيّة، وأنّ البلدان النفطيّة على الرّغم من غناها فإنّ لها مشكلاتها التي ربما تكون أكثر حدّة في المنظور الطّويل الأجل من بعض مشكلات البلدان غير النفطيّة [٦].

لقد كانت ثرواتُ العرب منذ ظهورها في دول التّجزئة رهينة للمصالح الغربيّة إذ لم تستطع دولة الاستقلال استثمارَ إمكاناتها الكبيرة في مجالها الصغير، ولم يكن من الممكن في ظلّ ارتهان القرار السياسي للقُطريّة والنزعة الأجنبيّة استثمار هذه الموارد في المجال العربي أو الإسلامي، وذلك رغمًا عن كلّ أحاديث الأخوة والتضامن، ومن

(١) نفس المرجع السابق، ص ٤٦ – ٤٧.

(٢) توما، ١٩٨٧، ص ٢٦١.

(٣) نفس المرجع السابق، ص ٢٦٤.

(٤) نفس المرجع السابق، ص ٢٦٤.

(٥) نفس المرجع السابق، ص ٢٦٩.

(٦) فرجاني، ١٩٨٠، ص ٥١.

أمثلة ذلك ما قاله الدكتور حسن علي الإبراهيم في دراسته السياسيّة عن الكويت أثناء حديثه عن الأزمة التي نشبت بينها وبين العراق سنة ١٩٦١: كان موقف المملكة المتحدة من بين الدول العظمى موقفَ تأييدٍ كامل لموقف الكويت، لقد كانت مصالح المملكة المتحدة في الكويت بالغة الأهميّة ، ثمّ ينقلُ عن مرجع أمريكي: أن الكويت تساوي حوالي بليار دولار في السنة، وهي اليوم (زمن الأزمة) أكثر ما تكون أهميّة للبريطانيّين.. إنّ احتياطي الكويت من الجنيهات الإسترلينيّة في بنك إنجلترا، حسب ما أوردته مجلة الإيكونومست البريطانيّة، يعادل حوالي ثلث مجموع احتياطي بريطانيا من الجنيهات الإسترلينيّة، وتزوّد الكويت بريطانيا بحوالي ٣٨ بالمائة من حاجاتها النفطيّة، وتقدر الأموال الكويتيّة الموظّفة في بريطانيا بأكثر من مائة مليون دولار في السنة، وإذا كان دخْل شيخ الكويت من أرباح النفط كبيرًا فإنّ العائدات البريطانيّة عائدات ضخمة أيضًا [١].

وعندَ حديثه عن الانسحاب البريطاني من الخليج ونفقات القوات البريطانيّة في نهايّة الستينيات قال إنّ الدّافع لانسحاب بريطانيا سياسيّ لأنّ نفقات بقاء قواتها تقارب ١٢ مليون دولار في السنة، ويعلق: إنّ هذا المبلغ أقلّ بكثير من المبالغ التي تجنيها بريطانيا من نفط الخليج، ويبلغ تقديرها ٥٠٠ مليون دولار في السنة [٢].

واستمرّت ثروة الكويت مرتبطة ببريطانيا والغرب عمومًا حتى بعد الاستقلال، وقد جاء في دراسة عن الرؤية الإنجليزيّة الأمريكيّة للكويت بين ١٩٤٥ - ١٩٩٦: ففي نهاية آذار/ مارس من عام ١٩٦٥ قدر أحد الشيوخ احتياطيّ الإمارة بمبلغ ٤٠٠ مليون جنيه إسترليني يتمّ استثمار نصفه في لندن، والباقي في اليابان وسويسرا والولايات المتحدة الأمريكيّة ، وتقارن المؤلّفة هذه المبالغ بما حصل عليه المجال

---

(١) الإبراهيم، ١٩٨٠، ص ١٤٣.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ١٥٧.

العربي: وما بين يناير وسبتمبر من عام ١٩٦٥ تلقّت الحكومات العربيّة زهاءَ ٣٥ مليون جنيه إسترليني من الاحتياطي الكويتي ، ثمّ أشارت إلى دور العوامل السياسيّة وحرمان حكومات عربيّة أخرى من سخاء وهِبَات الكويت [١]، وصرح السّفير البريطاني في الكويت فرانك بيكر في ١٠/ ٨/ ٢٠١١ أنّ الكويت مهمّة جدًّا لبريطانيا، وحماية أمنها واستقرارها واجبة [٢]، وكان قد قال في نوفمبر من عام ٢٠١٠ إنّ العلاقات الكويتيّة البريطانيّة فريدة من نوعها عالميًّا ، و إنّ هذه العلاقة فريدة لأنها تتجاوز مجرّد السّياسة والدفاع، ومن المؤكّد أنّه ما من بلدٍ خارج الخليج يمتلك مثلَ هذه العلاقة [٣]، وأشار الناطق الرسمي باسم الحكومة البريطانيّة في الشّرق الأوسط مارتن داي إلى صور من هذه العلاقة بوجود استثمارات كويتيّة ضخمة في السّوق البريطاني ، طامعًا في المزيد، وأنْ يصل حجم التجارة المتبادلة بين الكويت وبريطانيا إلى أربعة مليارات جنيه إسترليني سنويًّا بحلول ٢٠١٥ [٤]، وهو ما أكّده وزير شئون الشرق الأوسط البريطاني إليستر بيرت في ١/ ١٢/ ٢٠١١[٥]، كما أشار وزير الماليّة الكويتي مصطفى الشمالي إلى أنّ الكويت من أكبر الدول استثمارًا في العقار ببريطانيا [٦]، وقال عمدةُ الحي المالي في لندن في سنة ٢٠٠٦ اللورد جون ستوترد إن دولة الكويت ممثلة بقطاعها الحكومي والخاصّ تعتبر من أكبر المستثمرين في بريطانيا لا سيّما في القطاعين المالي والعقاري، إلّا أنّه يصعب تقديرُ حجم هذه الاستثمارات [٧]، ولهذه الأسباب كان الإنجليز يتصرفون بعصبيّة عندما يتعرض نفوذهم في الكويت

(١) جويس، ٢٠٠١، ص ١٧٨.

(٢) صحيفة الوطن الكويتيّة ١١/ ٨/ ٢٠١١، ص ٢٢.

(٣) صحيفة الوطن الكويتيّة ٢/ ١١/ ٢٠١٠، ص ٢٢.

(٤) صحيفة الرأي الكويتيّة، ١٩/ ٣/ ٢٠١١، ص ٧.

(٥) صحيفة الوطن الكويتيّة.

(٦) صحيفة الرأي الكويتيّة، ٩/ ١٠/ ٢٠٠٩.

(٧) وكالة الأنباء الكويتيّة، ١٩/ ١٢/ ٢٠٠٦.

للتّهديد، وفي هذا السّياق قال الرئيس جمال عبد الناصر صاحب التجارب المريرة مع بريطانيا للوفد العراقي لمحادثات الوحدة الثلاثيّة سنة ١٩٦٣: إنكم لا تعرفون مدى حساسيّة الغرب في موضوع الكويت ، ثمّ قصّ على أفراد الوفد قصّة عودة العلاقات المصريّة البريطانيّة بعد أزمة السويس ١٩٥٦ وطلب بريطانيا فتح خمس قنصليات لها في الجمهوريّة العربيّة المتحدة، وردّ المصريين بطلب فتح خمس قنصليات عربيّة في بريطانيا وممتلكاتها ومن ضمنها الكويت، وعندما ذكر اسم الكويت للمبعوث البريطاني كولين كرو انتفض كأنّ عقربًا لدغه، وقال لنا: أبدًا.. كلّه إلّا الكويت، لم يكونوا على استعداد لقبول قنصليّة لنا في الكويت، فهذه بالنسبة لهم مناطق ليس فيها (هزار)! ، ونقل الرئيس كذلك عن خروشوف سكرتير الحزب الشيوعي السوفيتي: إنّ الغرب يمكن أنْ يدخل الحرب بسبب خوفه من أيّ تهديد على مصالح البترول [١].

ولعلّ هذا هو سببُ التشنّج البريطاني عندما اندلعت أزمة الخليج سنة ١٩٩٠ التي أدت فيها رئيسة الوزراء مارغريت تاتشر دورَ المحرّض على التصدّي للعراق، وما قام به من ضمّ الكويت[٢]، ثمّ كانت المصالح النفطيّة البريطانيّة وراء التّخطيط للإطاحة بالنظام في العراق قبل ١٨ شهرًا من الاحتلال عام ٢٠٠٣[٣].

وليس هنا مجالُ الاستطراد في هذا الموضوع، ولكن المهمّ أنّ الدولة القُطريّة التي كانت ذخرًا استراتيجيًّا للغرب كانت كذلك شوكة في جنبِ حالة الوحدة التي مثّلتها الخلافة العثمانيّة كما قال الصدر الأعظم العثماني حقي باشا للسّير هنري سميث رئيس البنك القومي العثماني سنة ١٩١٠ في حديث تطرّق كثيرًا لمسألة الكويت التي وصفها المسئولُ العثماني بأنها شوكة غُرزت في جنب الدولة العثمانيّة [٤]، وذلك نتيجة

---

(١) هيكل، ١٩٩٢، ص ٢٧٥.

(٢) حمدان، ١٩٩٣، ص ١٩٣. وأيضًا: محافظة، ٢٠١١، ص ٣٥٤ و ٣٦٠-٣٧٠.

(٣) وثائق سريّة بريطانيّة، ٢٠١١.

(٤) Alghanim، ١٩٩٨، ص ١٧٠.

للتدخل البريطاني في الإمارة واستخدامها ضدّ المصالح العثمانيّة العامّة المتعلقة بمدّ سكة حديد بغداد إلى الخليج.

لقد كانت الدّولة القُطريّة ذخرًا استراتيجيًّا لمن أسّسها، وهذا من طبيعة الأشياء، سواء بمواردها الاقتصاديّة أم بالمواقع الهامّة التي توضَع جميعها في خدمة المصالح الغربيّة، ولهذا لم تكن بريطانيا أو الولايات المتحدة تمانع في الإنفاق على هذه الكيانات التي تخدم مصالحها العليا في الوقت الذي كانت فيه التجزئة وكياناتها أشواكًا مغروزة في وحدة أمّتنا، ومن اللافت للنظر أنّ كثيرًا من الأنظمة السياسيّة العائليّة التي تحالفت مع بريطانيا ضدّ الخلافة العثمانيّة مازالت أرصدة إستراتيجيّة للغرب في يومنا هذا.

ولو عدْنا إلى الموارد الماليّة والعوائد النفطيّة فإنّ الدكتور رمزي زكي يقدر في سنة ١٩٨٩ قيمة الودائع والأرصدة العربيّة في الخارج بـ ٣٥٠ - ٤٠٠ مليار دولار[١] وفي سنة ٢٠٠٢ قدرت هذه الأرصدة بـ ١٣٠٠ مليار دولار[٢]، وفي سنة ٢٠٠٦ قدرها الخبير الاقتصادي جواد العناني بـ ١٤٠٠ مليار دولار[٣]، وأكد الدكتور علي لطفي رئيس وزراء مصر الأسبق أمام منتدى عبد الحميد شومان سنة ٢٠٠٧ أن الأرصدة العربيّة في الخارج تخطت ٩٠٠ مليار دولار[٤]، وبلغ تقدير الدكتور طلال أبو غزالة لهذه الأرصدة في سنة ٢٠١١ مبلغ ٥ تريليونات دولار[٥]، وبلغت ودائع الجزائر وحدها في الولايات المتحدة في سنة ٢٠١١، ٦٥ مليار دولار وفقًا لوزير الماليّة كريم جودي[٦].

وفي هذا الإطار- أيضًا- عرضت السعوديّة على الأمريكيّين حقيبة استثماريّة بتريليون دولار وذلك في منتدى فرص الأعمال السعودي الأمريكي، وهو أكبر

(١) زكي، ١٩٨٩، ص ٩٧.

(٢) الأرصدة العربيّة في الغرب، ٢٠٠٢.

(٣) موقع شفا عمرو على الإنترنت نقلًا عن صحيفة الحياة ١٠/ ٤/ ٢٠٠٦.

(٤) أخبار مصر، ٢٠٠٧.

(٥) صحيفة الرايّة القطريّة، ٢٠١١.

(٦) ودائع الجزائر بأمريكا آمنة، ٢٠١١.

تجمّعٍ اقتصادي سعودي أمريكي، وأقيم في ولاية جورجيا في ٥/ ١٢/ ٢٠١١ وذلك وسطَ تشكيك وكيل جامعة الملك سعود للتطوير والجودة الدكتور حمد آل الشيخ من جدوى هذه الخطوة السعوديّة، وعَدّها الوسيلة الوحيدة أمام الاقتصاد الأمريكي للخروج من ركوده [١].

ويمكننا الإشارة- أيضًا- إلى تمويل الاقتصاديات الغربيّة بصفقات السّلاح الذي لا يستخدم ومع ذلك تدفع فيه مبالغ فلكيّة مقابلَ معدّات تكدّس، ثمّ تكون النتيجة هي وضع بلادنا في مقدمة الدول المنفقة على التسلح ولكن بلا أيّ نتيجة عمليّة تحمي هذه الدّول أو ترفع وطأة الجيوش الأجنبيّة التي تحتلّ المنطقة بذريعة حمايتها، ولعلّ أبرز مثل على هذا الإهدار المالي ما أطلقَ عليه من أكبر الصفقات في تاريخ التسلح العالمي ، وهي الصفقة السعوديّة الأمريكيّة التي رصدت لها المملكة العربيّة ٦٠ مليار دولار للولايات المتحدة[٢]، وهي ليست الصفقة الوحيدة إذ تقوم الدّول الخليجيّة جميعًا بعقد صفقاتٍ هائلة للتسلح، وأعلن البيت الأبيض أنّ المرحلة الأولى من الصفقة السعوديّة ستبلغ ثلاثين مليار دولار لبيع وتحديث طائرات إف ١٥ ، وستوجد الصّفقة ٥٠ ألف وظيفة في الولايات المتحدة وستوفّر ٣،٥ مليار دولار سنويًّا للاقتصاد الأمريكي[٣]، ولكنْ رغم ضخامة هذه الصفقة في وقتها فقد تبيّنت ضآلتها إلى جانب مئات المليارات (٣٥٠ مليار) التي حصل عليها الرئيس الأمريكي ترامب في سنة ٢٠١٧ من صفقةٍ غير مسبوقة مع السعوديّة.

ومن مظاهرِ الفشل في استغلال الثروات عند الدولة القُطريّة، إهدار الثروات في المشاريع السطحيّة مثل ما نراه من إنجازات تهتمّ بالحصول على المظاهر الترفية والاستهلاكيّة للنخبة والأجانب بدلًا من إنتاج الحاجات الأساسيّة للشّعوب،

(١) الفارس، ٢٠١١.

(٢) ٦٠ مليارًا صفقة تسلح سعوديّة أمريكيّة، ٢٠١٠

(٣) ستضمن ٥٠ ألف وظيفة، ٢٠١١

وفي الوقت الذي نرى فيه إنفاقَ المليارات على قصف الشعوب الفقيرة وتحطيم بلادها، نرى الإنفاق- أيضًا- بسخاء على أعلى بناء وأكبر نافورة وأغلى حذاء والثلج في الصحراء والمجوهرات في شجرة الميلاد والسيارات الذهبيّة، وغير ذلك من مظاهر سطحيّة يراد أنْ تجعل بلادنا الأولى في العجائب التي تبهر الأجانب، ولكنّها- للأسف- لا تكفّ أذاهم، ولا تجعل هذه البلاد هي الأولى في الحجم ولا المكانة ولا الكفاءة ولا الحضور ولا القدرات ولا الاستقلال ولا العلم ولا الدفاع عن النفس في الساحة الدوليّة، فكلّ ما تؤدّيه هو أنها تستدرّ الإعجاب وتتوسّل الرضا بجعل بلاد المسلمين مرْتعًا لدعارة الأغراب، يقترن ذلك بفشل السياسات الصناعيّة، وبخاصة أنّ الموارد النّفطيّة محدودة ومعرضة للنّضوب، ولا بدّ من انتهاز الفرصة التاريخيّة لتوافرها قبل ذلك(١)، ويسجل الدكتور توما أنّ النقطة الرئيسيّة هي أنّ السياسة الصناعيّة قد أخفقت في استغلال الفرص المتاحة في البلدان العربيّة، وفشلت في تنْسيق استخدام الموارد الاقتصاديّة مع أهداف التصنيع، كما أنها فشلت في تنسيق الإمكانات الاقتصاديّة مع إمكانات القوّة السياسيّة المتأصلة في الاستغلال المحلي المتزايد للموارد الاقتصاديّة والمواد الخام الأخرى التي لا غنى عنها (٢)، وكان الأجدرُ بهذه الدول أن تستخدم نفطها وقودًا لتشغيل مصانعها، بدلًا من تصديره لتشغيل مصانع البلاد المتقدّمة، ثمّ استيراد ما تصنعه، وما تصنعه البلاد العربيّة من مواردها نسبة ضئيلة جدًّا، ويشير الباحث نفسه إلى أنّ مجمَل ما تستخدمه البلاد النفطيّة مما تنتجه من النّفط داخليًّا لا يتجاوز ١٠٪، وتؤلّف الصادرات ٩٠٪ حتى سنة ١٩٧٣ وأكثر من ٩٥٪ بعد ذلك(٣).

ورغم أنّ تصدير هذه الموارد يوفّر رأس مال لازمًا للتصنيع، فإنّ الواقع أن الموارد الماليّة الناجمة عن تصدير هذه الموارد قد استخدمت بالدرجة الأولى في استيراد السلع

(١) توما، ١٩٨٧، ص ٢٥٢.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٢٠١.

(٣) نفس المرجع السابق، ص ٢٤٧، وأيضًا: فرجاني، ١٩٨٠، ص ٦٤.

الاستهلاكيّة، المشروعات الجاهزة، الصناعات غير الهندسيّة، أو لدفع الفوائد عن الدّيون الخارجيّة أو تسديدها، كما استثمرت مبالغ كبيرة في الخارج أو تمّ الاحتفاظ بها على شكل احتياطيات خارجيّة لا تمتّ بصلةٍ لعمليّة التصنيع [١]، ويصف عمليّة التصنيع في البلاد العربيّة بأنها تركّز على التصنيع المظهري على حساب التصنيع الحقيقي؛ لأنّها لو كانت مصمّمة على تصنيع اقتصاداتها لكان عليها أن تحوّل اهتمامها نحو استعمال مواردها الخام في التصنيع وزيادة اعتمادها الذاتي على الناحيّة الفنيّة واستقلالها الاقتصادي من سيطرة الصناعة الأجنبيّة [٢].

وقد حدث كلّ هذا الفشل رغمَ الأرقام التي ربما دلّت على عكس هذا في نسبة القوة العاملة في الصناعة ومعدّل استهلاك الطاقة ونسبة مساهمة القطاع الصّناعي في الناتج الإجمالي، وهي أرقام ربما فاقت أرقام الدول الصّناعيّة ذاتها [٣]، ورغم ذلك، ورغم الأهداف الطموحة المعلَنَة؛ فإنّ ما نسمعه جعجعةٌ لا طحن لها.

وإذا كنّا قد لمسنا في أكثرَ من موقع الحرصَ العثماني على عدم التغلغل الأجنبي في أراضي الدولة، وبخاصة في زمن السّلطان عبد الحميد، وعدم استقدام الخبرات الأجنبيّة إلّا فيما تمسّ الحاجة إليه ولا يوجد بديل عثماني له، وربما أدّى هذا إلى إحلال الخبرات العثمانيّة فور توفّرها محلّ الأجانب في مشروع بدأ دون وجودها في البداية، مثلما حدث في سكّة الحجاز[٤]؛ فإنّ استقدام الأجانب لم يتوقّف في دول الاستقلال والتجزئة رغم نهضاتها العلميّة وتوافر الشهادات العلميّة والخبرات المهنيّة والفنيّة المهمشة في بلادها والمدفوعة إلى الهجرة حيث تجد الترحيب في الدول الغربيّة التي تستفيد منها وتسجل إنجازاتها لصالح الغرب، في الوقت الذي زادت فيه وتيرة استقدام الأجانب في بلادنا وأصبحت تكاليفه أعلى بكثير من المنافع المتوقعة من

(١) توما، ١٩٨٧، ص ٢٠٠ و ٢٥٥ و ٢٥٦.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٢٠١.

(٣) نفس المرجع السابق، ص ١٨٠ و ١٨٤.

(٤) Nicholson، ٢٠٠٥، ص ٢٠.

استخدامهم [1]، ومن هذه التبعات إعاقة البرامج التدريبيّة وذلك لإدامة الاعتماد على الخارج، وسماح الخبراء الأجانب بمستويات إنتاج أدنى في الكفايّة مما هو مسموح به في بلادهم، وإضعاف معنويات الكفاءات المحليّة، ووضع الأجانب على رأس أجهزة تخطيطيّة رغم عدم إيمانهم بالتخطيط الاقتصادي، ثمّ يوجه هؤلاء الخبراء نقدهم لما تسبب به وجودهم من عيوب في الأداء الاقتصادي كالخلل في البرامج التدريبيّة وعدم وجود حوافز للعاملين وغير ذلك[2]، ومن مفارقات تفضيل الأجنبي في البلاد العربيّة أن أدى سوء المعاملة التي يلقاها صاحب الكفاءة العربي في البلاد العربيّة وفي وطنه تحديدًا إلى هجرته إلى الخارج للحصول على جنسيّة أجنبيّة، وربما عاد إلى وطنه حيث تنقلب المعاملة إلى الأفضل بعد تغير الجنسيّة، ومن المهازل أنّ بعض هؤلاء تسحب منهم الميزات في أوطانهم الأصليّة إذا اكتشف أصلهم الحقيقي وأنهم ليسوا أجانب حقيقيين.

ويؤكّد توما أنّ التصنيع سيتحقق لا محالة في البلاد العربيّة، ولكن إذا توافرت شروط منها ضرورة استثمار الكفاءات العربيّة وتقليل الاعتماد على الخبراء الأجانب إلى الحدّ الأدنى، (وهو ما كانت تفعله الدولة العثمانيّة قبل أكثر من قرن)، وإعادة تعريف التصنيع والتمييز بوضوح بين امتلاك الآلة والقدرة على تصميمها، والاستغلال الفاعل للموارد النادرة، وغير ذلك[3]، ومنذ كتابة هذه الشروط سنة ١٩٨٥ لم نرَ تقدمًا في تحقيقها، بل ربما صارت بعض البلاد مرتعًا للعاطلين من الأجانب حيث تكثر أعدادُهم بما يطغى على أبناء البلاد الذين يتحولون إلى تحفٍ نادرة في شوارع بلادهم.

وتبرز أضرارُ التجزئة مجدّدًا في مجال التجارة بين البلاد العربيّة، إذ رأينا أنها ضعيفة جدًّا مقارنة بتجارة العرب مع العالم الخارجي، ويعْزو الدكتور توما هذه الظاهرة

(١) توما، ١٩٨٧، ص ٢٠٣.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٢٠٣ - ٢٠٤.

(٣) توما، ١٩٨٧، ص ٢٠٥ - ٢٠٦.

إلى عدم تكامل الاقتصادات العربيّة ومنافستها بعضها البعض مما يؤدّي إلى تشابه الإنتاج فيها وعدم تعاملها فيما بينها[١]، ورغم اتفاقيّة الوحدة الاقتصاديّة بين دول الجامعة العربيّة سنة ١٩٦٤، فإنها ظلّت فكرة دون تنفيذ، ورغم خطط التّنسيق الصناعي وإجراءات توحيد الرسوم الجمركيّة، فإنّ النتائج كانت محدودة [٢]، ولا يغيب العاملُ القطري عن جميع أسباب الفشل في التكامل بين هذه البلدان، فتنوع السياسات الاقتصاديّة، وتقديم المصالح الذاتيّة، وعدم الانسجام السياسي وما يتولد عنه من مشاعر سلبيّة طاغية، وسوء توزيع الثّروات وتفاوتها بين الأقطار، وتفضيل التّعامل مع الخارج[٣]، كلّ ذلك ناجم عن الخطيئة الأصليّة وهي التّجزئة التي ولدت كلّ هذه السّلبيات وجعلت الأصوات والآراء متعددة وليست رأيًا واحدًا يغلب المصلحة العامة هو الذي يسود كما كان الأمر عندما كانت هذه البلاد كلًّا واحدًا.

ويفسّر الدكتور فرجاني التدهور في درجة التبادل التجاري العربي بموقف الدول النفطيّة التي زادت تجارتها الخارجيّة زيادة كبيرة خلال منتصف السبعينيّات بينما لم ترتفع تجارتها مع البلدان العربيّة بالدرجة نفسهـــا [٤] وينقــل عـن عـادل حسين أنّ المال النفطـي عائــق للتوحيـــد والتكامل [٥].

ولم يكنْ إحجام البلاد العربيّة عن التكامل، واتجاهها نحو التعامل مع الخارج في صالح مجموعها، وحتى ما بدا أنّه جانب إيجابي كالمساعدات، أسهمت في صالح من قدمها أكثر ممن تسلمها، ووضعت القيود على سياسة المحتاجين إليها، وذلك عندما أسهمت هذه المساعدات إلى حدّ كبير في تحديد حجم واتجاه التجارة وغالبًا ما أثرت في تركيبها أيضًا، ويصحّ هذا كذلك بالنسبة للقروض من المنظمات الدوليّة كما أنّ

(١) نفس المرجع السابق، ص ٢٢١.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٢٢٣.

(٣) نفس المرجع السابق، ص ٢٢٣ – ٢٢٥.

(٤) فرجاني، ١٩٨٠، ص ٧٦.

(٥) نفس المرجع السابق، ص ٧٧.

جزءًا من المساعدات الاقتصاديّة ينفق لتسديد الفوائد.. ولا تؤدّي دائمًا إلى توليد التجارة [١]، ويشير الباحث أيضًا إلى أنّ القروض والمساعدات ارتبطت بطرقِ إنفاق محدّدة وسياسات فرضتها الدول المانحة[٢]، ولم يتوقّف الأمر عند هذا الحد، فقد واصلت البلدان المتقدمة حملاتِها لزيادة الطلب على منتجاتها، وقامت المصارف الدوليّة والشركات متعددة الجنسياتِ والحكومات بمراقبة موازين المدفوعات للبلدان العربيّة بصورة دقيقة لتضمن استمرار تدفق التجارة إلى هذه البلدان [٣]، وعن الدّيون الخارجيّة يسجل المؤلف ارتفاعها بصورة كبيرة جدًّا في الفترة ١٩٧٠ - ١٩٨١، وقد أدّى تراكمها إلى أنّها امتصّت نسبة أكبر من الناتج القومي الإجمالي مما أنفق على التعليم، الدفاع، أو التوسع الصناعي كما كان تأثيرها الإنمائي قليلًا [٤].

ويلخّص الدكتور توما سماتِ التّعامل العربي مع الخارج بما يلي:

١) استمرار الاعتماد على تصدير المنتجات الخام واستيراد البضائع المصنعة[٥].

٢) زيادة أعباء المديونيّة الخارجيّة (في الوقت الذي سجل فيه الدكتور رمزي زكي أن العالم العربي دائنٍ بمجموعه وليس مدينًا، ولكن أموال الأغنياء تذهب إلى الاستثمار الغربي بدلًا من العربي)[٦].

٣) تدهور نسب التبادل التجاري، والبلاد القليلة التي سجلت أرقامًا في أثر التجارة على التنمية الاقتصاديّة، سبب قوتها هو تمكنها المالي وليس حدوث أيّة تغيرات في هياكلها الاقتصاديّة [٧].

---

(١) توما، ١٩٨٧، ص ٢٢٨.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٢٣٩.

(٣) نفس المرجع السابق، ص ٢٢٩.

(٤) نفس المرجع السابق، ص ٢٣١.

(٥) نفس المرجع السابق، ص ٢٣٠. وأيضًا: فرجاني، ١٩٨٠، ص ٧٠.

(٦) زكي، ١٩٨٩، ص ٣١ و ٩٧.

(٧) توما، ١٩٨٧، ص ٢٣٤.

٤) التضخم الناتج عن التجارة الخارجيّة [١].

ويرى فرجاني ثلاث ظواهر لعلاقة العالم العربي مع الخارج هي: تدهور الديمقراطيّة وتردي التعاون العربي وزيادة التبعيّة للدول الغربيّة المصنعة[٢]، وبهذا نرى الدائرة المفرغة التي دخلنا فيها بسبب التجزئة: غرب يصنع تجزئة والتجزئة تجلب الغرب، وبهذا دخلنا في متتالية من مظاهر التراجع والتخلف والضعف ليس من المعلوم أين ستقف.

وللخروج من مأزق التجارة العربيّة؛ على متّخذي القرارات تحويلها إلى أداة لاكتساب المعارف الفنيّة، واستخدام التصدير للحصول على الحاجات الأساسيّة للمعيشة والتنمية، والسيطرة على أعباء الديون واستخدامها في إقامة المشروعات الإنتاجيّة، أي باختصار تحويل التجارة إلى أداةٍ لخدمة مصالح بلادنا لا المصالح الخارجيّة [٣]، والملاحظ أنّه منذ كتابة دراسة الدكتور توما (١٩٨٥) لم يتغير شيء في واقع الدولة القُطريّة، بل لعلّ الأحوال زادت سوءًا نتيجة زيادة التّشرذم والتحكم الأجنبي في هذه الدول، وسيطرة منطق الضعف على متخذي القرارات فيها، خلافًا لمنطق الدولة العظمى الذي كان يحكم دولةَ الخلافة حتى في أضعف حالات التراجع، ويدفعها إلى الخروج من حالات الهزيمة، ورفض التبعيّة، ومحاولة فرض النديّة في تعاملها مع سطوة الإمبرياليّة الغربيّة، وقد اقترح الدكتور توما أن تقلّل البلدان النفطيّة من الضّغوط التي تمارسها الدول الغربيّة عليها باستغلال مكامن القوة عندها بواسطة التنمية الجادّة أو التكامل الاقتصادي والتحالف فيما بينها أو بجعل الدول الأخرى تعتمد عليها على قدم المساواة إلّا أنّ هذا لم يتحقّق حتى الآن (١٩٨٥) [٤]، ولم يتحقّق فيما بعد ذلك أيضًا، ويلاحظ الدكتور فرجاني التدهور المستمرّ في التعاون

---

(١) نفس المرجع السابق، ص ٢٣٠.

(٢) فرجاني، ١٩٨٠، ص ٨٥.

(٣) توما، ١٩٨٧، ص ٢٣٨ – ٢٣٩.

(٤) نفس المرجع السابق، ص ٢٥٧.

العربي الذي شهدَ انهيارًا واضحًا منذ سنة ١٩٧٥[١]، وقد كتب هذا الكلام في وقت لم يشهد الكوارث التي حلّت على العرب بأيدي إخوانهم في التسعينيّات وما بعدها.

ومن وسائل التّكامل التي اقترحها توما تجميع الموارد الاقتصاديّة، أي الحصول على القوة العاملة من بلد ورأس المال من بلد آخر مما يؤدّي إلى التكامل المطلوب وظهور القوّة الاقتصاديّة [٢]، ولكنه يعقب بأن المشاريع المشتركة كبرامج المعونة كانت رمزيّة أكثر مما تكون حقيقيّة بالنسبة لتأثيرها على اقتصادات هذه البلدان [٣]، وعن نفس الموضوع كتب فرجاني، وذلك سنة ١٩٨٠، عن بديل أفضل للبلاد العربيّة بدل استمرار أوضاع التفكك السائدة آنذاك، وقال إنّ التكامل الفعّال بين البلاد العربيّة النفطيّة وغير النفطيّة سيرفع الأداء الاقتصادي للمجموعة الثانية، ويفيد في تحقيق منافع أكثر للمجموعتين، ورغم أنّ ما سينفع البلاد النفطيّة لن يكون مستويات أعلى للنمو الاقتصادي، فإنّ ذلك سيظهر على شكل حضور أثقل في العالم أهمّ في الأجل الطويل من معدلات حسابيّة صمّاء ، وذلك كتطوّر القدرة العربيّة تقنيًّا مما سيدعم التحرر في المعترك الدولي، ولا يمكن الوصول لذلك إلّا في إطار التكامل العربي الصادق[٤]، أمّا استمرار اعتماد البلاد النفطيّة على أموالها الناتجة من إنضاب مواردها النفطيّة فإنه سيُعطيها معدلات نموّ اقتصادي مرتفع ظاهريًّا، ولكنّ أداءها سيبقى منخفضًا جدًّا بالنسبة للدول المتقدمة [٥].

وبعد استطلاع آراءِ مجموعة من الخبراء عن تصوراتهم لما يمكن أن يحدث بين ١٩٨٠ – ٢٠٠٠، تبيّن أنّ استمرار الأوضاع الراهنة آنذاك على مغبّتها، هو الاحتمال الأقوى بين الاثنين ، وذلك رغم التفاوت الكبير بين خيار الاستمراريّة وخيار

(١) فرجاني، ١٩٨٠، ص ٧٤.

(٢) توما، ١٩٨٧، ص ٢٥٨.

(٣) نفس المرجع السابق، ص ٢٦٠.

(٤) فرجاني، ١٩٨٠، ص ٩٦ – ٩٧.

(٥) نفس المرجع السابق، ص ٩٥.

التطوّر في تحقيق الغايات النهائيّة للشّعب العربي من إشباع الحاجات الأساسيّة والمساواة والتمتع بالرفاهية والتحرّر من التبعيّة، والاستقرار والأمن، وبهذا نرى أنّه رغم وضوح الأخطار التي تتربص بنا منذ زمن طويل وتقديم عدّة علاجات لها، وهذه هي فائدة العودة إلى المراجع غير الحديثة نسبيًّا؛ فإنّه لم يحدث إلى اليوم تطور نحو التغيير الحقيقي مقارنةً بما كان سائدًا آنذاك، بل حدث ما كان متوقعًا من استمرار لتردّي مستوى تحقق الغايات وبخاصّة ما يتّصل منها بالتحرر الاقتصادي والمساواة[١].

(١) نفس المرجع السابق، ص ١٠٠ – ١٠٢.

البابُ العاشر

الخلاصَةُ: دروسُ رحلةِ التّغريب الاقتصادي

الأثرُ الاقتصاديّ للتّغريب الرّأسمالي على المجتمعِ العُثْماني: التّحدّي والاسْتجابة

كان شعورُ المسلمين بالتفوّق على المجتمعات الأوروبيّة مانعًا إيّاهم من الحاجة إلى اقتباس شيء من أنماط حياتها، وقد استمرّ هذا الشعور مادامت الدولة الإسلاميّة في موقع القوّة في ميزان القوى العالميّة، وكانت الدولة العثمانيّة قد احتفظت بهذا التفوّق بطريقة ملحوظة إلى نهاية القرن السابع عشر، ورغم إحساس المسلمين بالحاجةِ إلى الإصلاح بعد تغيّر ميزان القوى لغير صالحهم في الوقت الذي شهد صعود أوروبا ودولها المختلفة على التتابع، ظلّ إيمان المسلمين بتفوّق ثقافتهم وعدم الحاجة إلى اقتباس خارجي إلّا في المجالات العسكريّة لغرض تعديل الميزان، وإلحاق الهزيمة بأوروبا التي تحوّلت من الركوع على أعتاب السّلطان العثماني الذي لم يكن يشعرُ بالحاجة إلى إقامة تبادلٍ دبلوماسي أو إرسال مبعوثيه إلى دول هي أدنى منه[(١)]، ويكتفي باستقبال مبعوثيها ويخاطب ملوكَها بألقاب الولاة عنده؛ فانتقل الوضع إلى الاعتراف بمساواة هذه الدّول للدولة العثمانيّة إلى التراجع والهزيمة أمامها.

وتقول دائرةُ المعارف الإسلاميّة إنّه على الرغم من العلاقات السياسيّة والاقتصاديّة التي ربطت المجتمع العثماني بأوروبا لمدّة قرون، فقد ظلّ هذا المجتمع ضمن دائرة الحضارة الإسلاميّة، وعلى الرغم من توالي الهزائم العسكريّة والتراجعات الاقتصاديّة التي أصابته ونبّهته إلى التفوق المادي والفني للغرب الأوروبي، فإنه وجد من الصعب أنْ يسلّم بالتفوّق الثقافي لأوروبا، واقتصر اقتباسُه منها على الاستعانة بمهرة أوروبيّين

(١) كواترت، ٢٠٠٤، ص ١٥٥-١٥٧.

في تنظيم الجيش والأسطول منذُ القرن الثّامن عشر الذي ما إنْ أشرف على نهايته حتّى كان هنالك في الدولة العثمانيّة من يسلم بالتفوق الثّقافي الأوروبي(١).

بدأ إحساس المجتمع العثماني بالـتّأثير الغربي عن طريق التجارة التي بدأ ميزانها يميل لصالح البضائع الأوروبيّة نتيجة التطوّر التقني، وبخاصّة بعد الثورة الصناعيّة في أواخر القرن الثامن عشر بالإضافة إلى الحماية الجمركيّة التي فرضتها دولُ أوروبا على الواردات إليها للحفاظ على صناعاتها، وسهّلت الامتيازات الأجنبيّة التي كانت الدّولة العثمانيّة قد منحتها لدول أوروبا هذا التغلغل الاقتصادي، إذ مُنح التجار الأوروبيون بموجبها الأمان وحريّة التجارة داخل أراضي الدولة، كما خفضت الضرائب التي كان عليهم أداؤها مما أعطاهم ميزة على التّاجر المحلي، هذا في الوقت الذي تحوّلت فيه الصادرات العثمانيّة من الصناعات إلى منتجات الزراعة التجاريّة التي أصبحت تزوّد الأسواق الأوروبيّة باحتياجاتها من المواد الأوليّة.

وكان من مصادر التّأثير الغربي على المجتمع العثماني أيضًا تطورُ وسائل المواصلات وتغلغل رأس المال الأوروبي في الدولة(٢)، ثمّ جاءت حقبة التنظيمات، وهي عمليّة إصلاح شامل وفق النموذج الغربي قصد منها إعادة صياغة المجتمع العثماني لوقف التّدهور الذي ينحدر فيه، وسهّلت هذه العمليّة التغلغل الاقتصادي الغربي الذي ترك آثارًا واضحة على هذا المجتمع، وهو ما أحاول البحثَ فيه في هذا العرض الذي لن يحصرَ جميع الآثار بالطّبع في هذه المساحة المحدودة؛ ولكنّه سيلقي الضوء على نماذج دالة منها.

(١) مجموعة من المستشرقين، ١٩٦٩، ج ٢ ص ١٦٢-١٦٣ و١٩٥.

(٢) Issawi، ٢٠١٠، ص ١. وأيضًا: Pamuk، ١٩٨٧، ص ١٩٩.

● تعريفُ التّغريب الاقتصادي

ما أريده من مُصطلح التغريب الرأسمالي هو اتّباع النّموذج الاقتصادي الأوروبي نتيجة إرادة غربيّة، سلميّة أو حربيّة، متّفقة مع النموذج الرأسمالي الذي يطبق في دول المركز أم مختلفة ومناقضة إيّاه، وسواء كان الاتّباع طوعًا أو كرهًا، والآثار هي ما نتج عن هذا النّهج، ويدخل في هذا التعريف التّجارة الحرة سواء قبلت طوعًا كما في الحالة العثمانيّة، أو فرضت بالقوة العسكريّة كما حدث في الاستعمار أو الحروب التي شنّت على الصين لنشر استعمال الأفيون فيها، كما يدخل في التّعريف الاستثمارات الأجنبيّة التي بنت كثيرًا من وسائل المواصلات والبنية التحتيّة، هذا بالإضافة إلى الديون الأجنبيّة التي كان لها أثرٌ واضح في البنية الاقتصاديّة العثمانيّة.

● الاختلافُ بين معاملة كلّ من الدّاخل الأوروبي والخارج سمة رئيسيّة في الحضارة الغربيّة لا تستثني الكوارث الناتجة عن العدوان الغربي من التغريب

إنّ مخالفة النّهج الذي اتّبعته أوروبا خارج أوطانها لما مارسته في الداخل هو جزءٌ رئيسي في عمليّة التغريب، فلا يمكننا أنْ ندعي مثلًا أنّ حروب الأفيون ليست جزءًا من الحضارة الغربيّة لأنّها لم تمارس في الداخل الأوروبي، أو أنّها مجرّد انحراف عن مسار التنوير الغربي، وذلك لأنّ مجموع الممارسات في الداخل والخارج هي التي تبيّن الموقف الحقيقيّ لحضارة شملت العالم كلّه بنفوذها، بل يُمكننا القول إنّ الموقف من الآخر هو الكاشفُ عن حقيقة هذه الحضارة التي تميّزت بهذا الانتشار فلم يعدْ جوارها محدودًا، ومن هنا أهميّة حكم الآخرين عليها، كما تميزت بالهوّة السحيقة بين ما حدث في الداخل وما منح للخارج، بين الشعار المرفوع والواقع المنظور، فلم يكن التّناقض مجرّد أحداث هامشيّة؛ بل كان السّمة الغالبة على السياسات المتبعة، وعندما تكون تصرّفات الإنسان متناقضة يُحكم عليه بمجموع أعماله وليس بالصالح منها فقط، وبخاصّة إذا اختصّ نفسه بالحسن، وعامل الآخرين بالإساءة، فلا تُلغى حينئذ الإساءةُ من أعماله بل يُحكم بأنه منافق أو أناني مثلًا.

ولقد كان الاستئثارُ من طبيعة دافع المنفعة والربح الذي حفّز الغرب في علاقاته الخارجيّة وفي كلّ نواحي حياته، ولهذا فإنّ التناقض بين الدّاخل والخارج، النفس والآخر، هو جزء لا يتجزأ من مبادئ الغرب وسلوكه وليس مجرّد انحرافات قليلة، وهذا لا يعني مطالبته بأن تكون المبادئ وحدها هي مسيرة السلوك بعيدًا عن المصالح، بل إنّ ما حدث تاريخيًّا لم يكن مجرّد تبادل منافع بين الغرب والكتل الحضاريّة الأخرى بل كان سعيًا محمومًا نحو التفرّد بالمنفعة وحصرها في الذات وحرمان الأطراف الأخرى منها وعدم التردد في استخدام أحطّ الوسائل للوصول إليها، والرّضا للنفس بارتكاب ما يحرم على الغير، وكان من الطبيعي في هذه الأحوال أن تتبدّل المواقف السياسيّة بسرعة لهثًا خلف المصالح، مما عبر عنه قادةٌ غربيون عندما قالوا إنّه لا وجود لصداقات أو عداوات دائمة؛ بل المصالح وحدها هي الدائمة فقط.

- نظرةُ العثمانيّين إلى أوروبا في بداياتِ التّغريب

اتّسمت نظرة المجتمع العثماني لأوروبا في القرن التاسع عشر بالتغيّر وفق تضاريس المواقف السياسيّة، ورغم حالةِ المواجهة التي سادتِ العلاقات العثمانيّة الأوروبيّة في القرون السابقة، فقد تغيرت النظرة إلى الأوروبيين عندما بدأ العثمانيون يشعرون- نتيجة الضعف- بالحاجة إلى الاقتباس من التطور الأوروبي(١)، وأيضًا عندما بدأ تدخّل بعضهم في المواجهات إلى جانب الدولة العثمانيّة في الزمن نفسه تقريبًا(٢)، وذلك ابتداء من الحرب مع روسيا (١٧٨٧-١٧٩٢) ثمّ الحملة الفرنسيّة على مصر ١٧٩٨ حين عجز العثمانيون عن صدّها بمفردهم، ووقفت بريطانيا إلى جانبهم، ثمّ انقلبت عليهم ليقف الفرنسيّون إلى جانبهم في انقلاب واضح في المواقف والمواقع، ثمّ تدخّلت الدول الكبرى- بريطانيا وروسيا والنمسا وبروسيا وفرنسا- في الأزمة المصريّة، ثمّ ساندت بريطانيا وفرنسا الدّولة ضدّ روسيا في حرب القرم، وانتشرت حالة من اليأس والتسليم في بداية ذلك القرن بالتفوّق الغربي كما مرّ ذكره، وأدّى هذا

(١) زيادة، ١٩٨٣، ص٨٠.

(٢) مناع، ١٩٩٩، ص ١٦٥ و١٦٨.

إلى الاعتقاد بأنّ استرضاء أوروبا- التي زاد تدخلها في الشئون العثمانيّة- بالأخذ بالنّهج الأوروبي سيؤدّي إلى ازدهار الدولة وزيادة الثقة بحكومتها[١](ستظهر الأيام أن ازدهار الدولة لم يكن هدف أوروبا من التدخل)، وساد النفوذ الروسي- الذي ساند الدولة ضدّ محمد علي باشا في الأزمة المصريّة- إلى اندلاع حرب القرم (١٨٥٣) حين ساندت كلّ من بريطانيا وفرنسا العثمانيين ضدّ روسيا، ومن ثمّ ساد نفوذهما في الدولة إلى بداية الثمانينيّات[٢] حين احتلت فرنسا تونس (١٨٨١) واحتلّت بريطانيا قبرص (١٨٧٨) ومصر (١٨٨٢) مما نفّر العثمانيين منهما، ومن مجمل السياسة التغريبيّة الاسترضائيّة، وجعلهم يتّجهون صوب ألمانيا بحذر في عمليّة تحوّل في وجهة الإصلاح نحو الأصول الإسلاميّة ومواجهة التغريب الثقافي مع الإفادة من التقنية الغربيّة [٣].

- إجراءاتُ التّغريب

بدأتْ عمليّة التّأثر بالغرب في النصف الثاني من القرن الثامن عشر، واتّخذت صفة رسميّة مع صدور فرمان كلخانة في سنة ١٨٣٩ أثناء احتدام الأزمة المصريّة في الدولة العثمانيّة، وكان القضاء على الجيش الإنكشاري سنة ١٨٢٦ هو الخطوةَ التي أزالت المعارضةَ للإصلاح العسكري، كما كانت الخطوة الأولى التي مهدت الطريق لسيادة الليبراليّة الاقتصاديّة بعد زوال الدّعم عن دعاة الحماية الاقتصاديّة من الحرفيين وأرباب الطوائف الحرفيّة المنتمين لهذا الجيشِ الذي كان حاميهم الأكثر تنظيمًا ونفوذًا بعد تحوّلهم من الاحتراف العسكري إلى الحياة المدنيّة [٤]، كما عقدت في أثناء الأزمة المصريّة أيضًا معاهداتُ التجارة الحرة مع عددٍ من الدول الغربيّة بين ١٨٣٨-١٨٤١ وكانت معاهدة بلطة ليمان مع بريطانيا في سنة ١٨٣٨ هي الأبرز

(١) مجموعة من المستشرقين، ١٩٦٩، ج ١٠ ص ٧٩.

(٢) هرشلاغ، ١٩٧٣، ص ٧١.

(٣) إيناجيك، ٢٠٠٧، ج ٢ ص ٤٩٧.

(٤) نفس المرجع، ص ٤٩٤-٤٩٥.

من بينها حين أراد العثمانيون الحصولَ على التأييد البريطاني لمواجهة الخطر الروسي بالإضافة إلى تمرّد محمد علي باشا، ثمّ تأكدت هذه التوجّهات في الفرمان الهمايوني بعد حرب القرم (١٨٥٦) والذي اتّخذ صفة الالتزام الدولي في معاهدة باريس في تلك السّنة بعد تأييد الإنجليز والفرنسيين للعثمانيين في تلك الحرب التي نتج عنها بالإضافة إلى ذلك تورّط الدولة العثمانيّة لأوّل مرّة في تاريخها بالدّيون الأجنبيّة التي فتحت أبواب الجحيم على استقلالها وسيادتها وساهمت في إحكام الإجراءات التغريبيّة حولها، وسهّل الفرمان المذكور تسلل رأس المال الأجنبي[١] إذ بدأت في تلك الفترة عمليّة تحديث البنية التحتيّة للمواصلات في الدولة العثمانيّة ببناء السكك الحديديّة أساسًا بأموال الاستثمار الأجنبي الذي هدف من إنشائها إلى تحفيز تجارته بالوصول إلى مواقع المواد الأوليّة وتسويق بضائعه في نفس الوقت، وصدر قانون الأراضي سنة ١٨٥٨ تبعه قانون يسمح بتملك الأجانب العقارات سنة ١٨٦٧ بعدما كان ذلك من المحظورات عليهم.

أكّدت التّنظيمات على الإصلاحات السياسيّة أكثر من غيرها، ولم تحفل فرمانات الإصلاح الرسميّة بإجراءات اقتصاديّة تفصيليّة للنهوض بماليّة الدولة[٢]، وكانت هذه قناعة النخبة عمومًا[٣]، واكتفى طابعها الاسترضائي بتسهيل منح الامتيازات للاستثمار الأجنبي والسماح بتملك الأجانب العقارات في الدولة[٤]، ولم يكنْ من العجيب أن تساند أوروبا هذه الإجراءات التي صاحبها أمل فيها لدى رجال الدولة العثمانيين أن تؤدّي إلى نهايات سعيدة، فأصبحت هناك «مودّة واضحة بين السفارات الأوروبيّة والبيروقراطيّة الإصلاحيّة»، وتنامى نفوذُ الحكومات الأوروبيّة في الإدارة

(١) لوتسكي، ٢٠٠٧، ص ٣٤٥-٣٤٦. وأيضًا: -هرشلاغ، ١٩٧٣، ص٤٥.

(٢) مجموعة من المستشرقين، ج ١٠ ص ٨٣.

(٣) Quataert، ١٩٩٢، ص ٥٨.

(٤) العزاوي، ١٩٩٤، ص٧٠.

اليوميّة للدولة العثمانيّة[1]، حتى أنّ مدحت باشا الذي وصل منصب الصّدارة العظمى في الدولة، ووُصِفَ في الأدبيات النهضويّة بأنّه من زعماء الإصلاح في العصر الحديث، وأنّه «أبو الدستور» و»أبو الأحرار» و»أبو الإصلاح»، كان كما تصفه وثيقة بريطانيّة «صنيعة لدائرة خارجيّتنا»[2]، إذ تعاونَ معهم في أخطر سياسات الدّولة مثل خلع وتولية السّلاطين[3]، ولجأ إليهم في أشدّ ساعات الأزمة[4]، ولكن لم تتحقّق آمالُ المصلحين رغم كلّ ذلك، وكانت النتيجة الفعليّة لهذا الارتباط هو أنْ «دفع جهاز الدولة المركزيّة ثمنَ التأييد الأوروبي» كما يقول المؤرخ دونالد كواترت[5]، وأدّت سياسة الاسترضاء إلى زيادة التوحّش الإمبريالي الغربي كما يقول الباحث أحمد صلاح الملا[6]، ونتائج هذا الارتباط بالغرب هو ما يبحثه هذا المقال.

● الخيارُ التّغريبي بدأ طوعًا

يقول المؤرخ دانيال غوفمان إنّه خلافًا لحال المستعمرات الخاضعة للهيمنة البريطانيّة المباشرة «لم يتمكن الإنجليز من فرض مسارٍ سياسي على الإمبراطوريّة العثمانيّة يلزمها بالأهداف الاقتصاديّة لتلك الدولة»، فكان على الحكومة البريطانيّة مفاوضة الحكم العثماني من أجل تحقيق أهدافها، ولم تكن الإصلاحات العثمانيّة التي تكاثرت في القرن التاسع عشر إلّا «انعكاسًا لمطامع ومطامح كلّ من لندن وإسطنبول على حدّ سواء»[7]، فإلى أينَ قادتْنا أوهامُ تطابق المصالح مع الغرب آنذاك، والتي مازلنا نحلم بها إلى اليوم رغم سلبيّة النتائج التي عصفت بنا منذ البداية؟

(١) Kasaba، ١٩٨٨، ص ٥٦.

(٢) لوريمر، القسم التاريخي، ج ٤ ص٢١٢٣.

(٣) علي، ٢٠٠٧، ج ٣ ص ٩٨-٩٩.

(٤) مذكرات السلطان عبد الحميد، ١٩٩١، ص١٠٢-١٠٣ و١١١.

(٥) إينالجيك، ج ٢ ص ٤٩٣.

(٦) الملا، ٢٠٠٨، ص٢٠.

(٧) إلدم، ٢٠٠٤، ص ٣٨١-٣٨٢.

● أهدافُ السّياسات الغربيّة

رغم ادّعاءات الغرب برفع ألوية الحضارة ونشر أعلام المدنيّة بين الأمم المتخلفة، فإنّ هدف السياسات الغربيّة كان تحقيق الأرباح، ولو على حساب الآخرين الذين يفترض أنْ ينشر التقدم بينهم، ووسيلة ذلك التي تحولت إلى هدفٍ دائم هي تحطيم المقوّمات الاقتصاديّة المستقلّة بحجّة تخلفها وربط الاقتصاد المحلي بالاقتصاد الغربي ليصبح تابعًا له بحجّة تحديثه[١]، وعند الحديث عن أهداف السياسة البريطانيّة في الدولة العثمانيّة يقول المؤرخ كواترت إنّ بريطانيا كانت «تحتاج بالدّرجة الأولى إلى الاقتصاد العثماني للحصول على المواد الخام المستوردة، وأسواق التصدير لصناعاتها التي كانت تنمو بسرعة كبيرة، وهي حاجة صارت ملحّة بسبب انتشار نزعةِ الحماية بين زبائنها الأوروبيّين، وكانت تتصاعد في ذلك الوقت»[٢].

بالإضافة إلى ذلك فقد حلّ زمنٌ تعارضت فيه أهداف السّياسة البريطانيّة في الشرق العثماني حيث كانت بريطانيا تعمل في الوقت نفسه على الحفاظ على الدّولة العثمانيّة بصفتها سدًّا في وجه التمدد الروسي من جهة، ومن جهةٍ أخرى تعمل للحفاظ على مصالحها التجاريّة في الدولة بصفتها سوقًا للبضائع البريطانيّة، ففضّلت بريطانيا مصالحها التجاريّة على حساب سلامة الدولة العثمانيّة[٣] التي أصبحت هدفًا لأطماعها الاستعماريّة بعد مؤتمر برلين حين احتلّ الإنجليز جزيرة قبرص (١٨٧٨) ثمّ مصر (١٨٨٢)، وتاجروا بولايات عثمانيّة أخرى مع شركائهم الأوروبيين، وهو ما يدلّ على طبيعة الأهداف الربحيّة التي ناقضت الشعارات الحضاريّة التي رفعت.

ويلاحظ المؤرخون الاقتصاديون أنّ الاستثمار الذي قامت به رؤوس الأموال الأجنبيّة في الدولة العثمانيّة كان يتركّز في المال (منح القروض)، وبناء البنية التحتيّة لتسهيل التجارة بالحصول على المواد المحليّة الأوليّة وتسويق البضائع الأجنبيّة

(١) شفيق، ١٩٨٣، ص٧٢.

(٢) إيناجيك، ٢٠٠٧، ج ٢ص ٥٨٠.

(٣) Kasaba، ١٩٨٨، ص ٥٤-٥٦.

المصنّعة، أمّا المجالات الصناعيّة والزراعيّة والتعدينيّة فقد عانت من الإهمال[1]، ويلاحظ المؤرخان شو أنّ القوى الكبرى لم تقمْ بحفز الصناعة العثمانيّة بالاستثمارات التي اهتمت بشبكة المواصلات والموادّ الأوليّة التي تعود بالفائدة على هذه القوى؛ بل إنّها استخدمت الامتيازات الأجنبيّة لكبح تقدم العثماني، وإبقائه حيث هو[2].

ويفصّل المؤرخ شارل عيساوي التباينَ بين المصالح المحليّة والأجنبيّة بالقول إنّ هدف الأجانب كان التحكم بالاقتصاد، ومحاولة صياغته لخدمة المصالح الأوروبيّة، أمّا الحكومات الشرقيّة فأرادت إصلاح بنيانها لصيانة استقلالها، وتحديث مجتمعاتها، ولهذا اهتمّ الأجانب بتحقيق ما يخدم أهدافهم، وهو الحصانة ضدّ الحكومات المحليّة، والتي حقّقتها الامتيازات التي أعطتهم مزايا على المواطنين المحليّين واستثنتهم من دفع ضرائب عالية، كما اهتمّوا بتطبيق حريّة التّجارة وشبكة المواصلات والبنية التحتيّة التي تسهل التجارة بالإضافة إلى استقرار العملة واسترداد ديونهم[3].

ولا حاجة للتأكيد على أنّ هذه الاهتمامات كانت أسبابًا في تراجع المجتمعات الشرقيّة لا تقدمها، فالتجارة الحرّة والامتيازات والدّيون؛ كلّها كانت معاولَ تهدم البنيان الاجتماعي، وهو أمرٌ لم يكن يهمّ حملة عبء الحضارة الذين كانوا يسعون للتميز عن «المتخلفين» وليس دمجهم في بنيان الغرب الحضاري كما مرّ، وأمام العدوان الغربي الذي شنّ حروبًا كثيرة على الشرق كان هم الحكومات المحليّة الرئيس تحديث جيوشها وكادر موظّفيها لضمان سيادتها على كامل أراضيها لتحقيق الأمن اللازم للتقدم[4]، ويشير كثيرٌ من المؤرخين أنّ هدف اتّباع المسار الأوروبي كان هو التصدّي للخطر الأوروبي ومقاومة الأوروبيين بأسلحتهم.

---

(١) Issawi، ٢٠١٠، ص ٦٢. وأيضًا: Pamuk، ١٩٨٧، ص ٦٧-٦٨. وأيضًا: Kasaba-، ١٩٨٨، ص ٦.

(٢) Shaw، ٢٠٠٢، ج ٢ ص ٢٣٦.

(٣) Issawi، ٢٠١٠، ص ١٧٦-١٧٧.

(٤) نفس المرجع، ص ١٧٨.

وبهذا نرى تباعدَ الأهداف بل تناقضها في ظلّ اختلال ميزان القوى وعدوان طرف على آخر عدوانًا عسكريًّا وسياسيًّا واقتصاديًّا، وإنْ تحقّقت بعض الفوائد، فإنها كانت جانبيّة ولا أثرَ لها في مسيرة التطور كما سيرد، ولا نطالب الغرب- أو غيره- برعاية مصالحنا، أو تحقيق تقدّمنا بالطبع، ولكن ما حدث في التاريخ يتعدى عدم تحقيق الشّعارات التي رفعها الغربيون عن حمل ألوية الحضارة إلى العالم ليصل إلى حدّ محاربة تقدم الآخرين لأنه يصطدم بالمصالح الغربيّة كما شخّصها أصحابها، بل العمل على إبقاء هؤلاء الآخرين متخلفين لو اقتضت المصالح أيضًا كما سنرى في الأمثلة اللاحقة.

- التّنظيماتُ العثمانيّة امتدادٌ للامتيازات الأجنبيّة

وقبلَ الدّخول في نتائج الإجراءات التغريبيّة التي حدثت في القرن التاسع عشر لا بدّ من الإشارة إلى أن التّنظيمات العثمانيّة التي سُميت التنظيمات الخيريّة، فتحت الأبواب لعمليّة التغريب وما رافقها من معاهدات جاءت نتيجة لالتزامات الدولة في زمن ضعفها تجاه معاهدات الامتيازات الأجنبيّة التي توسع العثمانيون في عقدها ابتداء من القرن السّادس عشر بناءً على ممارسات تاريخيّة لمن سبقهم، وكانوا يمنحون بها التجار الأوروبيّين القادمين لأراضي السّلطان مزايا كتحديد الضرائب الواجبة عليهم ومنحهم الأمان في تجوالهم وتحكيم قناصلهم في مشاكلهم وفق قوانينهم وغير ذلك من منَحٍ كان السّلطان في زمن القوة يتصدق بها عليهم لتحقيق أهداف عثمانيّة سياسيّة كتفتيتِ الجبهة الأوروبيّة ومنعها من الاتحاد ضدّ العثمانيين تحت لواء إمبراطوريّة الهابسبورغ النمساويّة، واقتصاديّة كتشجيع التجارة خلال الطرق القديمة بعد تحوّل طرقها عن الشرق العثماني إلى رأس الرجاء الصالح(١).

لم تكنْ هذه الامتيازات في البداية ثقلًا على الدولة، بل حقّقت لها أهدافًا حيويّة في زمنها وما كان من الممكن آنذاك التّنبؤ بمآل الأحوال بعد قرون(٢) حين ضعفت الدولة

(١) إدريس الناصر رانسي، ٢٠٠٧، ص٢٦٥.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ٢٦١ و٣٥٧.

العثمانيّة وقويت دول أوروبا وأصبحت هذه الامتيازات قيودًا على سيادة العثمانيين واستقلالهم وجاءت إجراءات التغريب لتسير على منوالها في منح المزايا لهم، ولذلك لم يكنْ من المبالغة القولُ إنّ التغريب عمومًا- والتنظيمات خصوصًا- جاءت امتدادًا لسياسة الضّعف تجاه الامتيازات وقامت بدورها بتعزيز هذه الامتيازات[١].

● حريّة التّجارة: فشلُ القبول الطّوعي بالحلول المستوردة في تحقيق الازدهار

كانت التجارةُ الحرّة هي البندَ الأوّل الذي كسبه الغرب من السياسة العثمانيّة، وذلك ضمن المعاهدات آنفة الذّكر التي حدّدت فيها الدولة العثمانيّة الضّرائب على الواردات، وتعهّدت بعدم زيادتها إلّا بموافقة الطرف الأوروبي، وكانت الفلسفة السياسيّة والاقتصاديّة الليبراليّة التي اعتنقها أنصار التغريب والنقل عن أوروبا في القرن التاسع عشر تطالب بإزالةِ الحواجز الجمركيّة وتوسيع النّشاط الاقتصادي[٢] بصفة ذلك طريقًا لازدهار جميع الدّول التي يتخصّص كلّ منها في إنتاج زراعي أو صناعي محدّد حسب تقسيم العمل الدولي، وكان الغربيون قد تبنّوا حريّة التجارة بعد زمنٍ من ممارسة الحماية الجمركيّة لحماية صناعاتهم عندما كانت ناشئة، وبعد أن وصلت هذه الصّناعات إلى مستوًى فنيّ عالٍ من القدرة على المنافسة، وفي الوقت الذي فرضوا فيه الحماية لصناعاتهم ولم يتمكّنوا من فرض التحرير على بعضهم بعضًا[٣]، فرضوا تحرير التجارة على بقيّة العالم بالضغوط السياسة أحيانًا، وبالقوة أحيانًا أخرى[٤]، إلّا أنّ الإصلاحيين العثمانيين تبنّوا هذه السياسة «طوعًا» ضمن خططهم التّغريبيّة القائمة على استرضاء أوروبا لنيْل تأييدها ضدّ محمد علي باشا[٥]، وفي الوقت الذي لم يفكّر فيه قادةُ الإصلاح بفرض سياسات حمائيّة لصالح الصناعة

(١) العزاوي، ١٩٩٤، ص ٦٥ و٦٩.

(٢) هرشلاغ، ١٩٧٣، ص ٥٣.

(٣) إينالجيك، ج ٢ص ٥٨٠. وأيضًا: Pamuk-، ١٩٨٧، ص ١١.

(٤) Kasaba، ١٩٨٨، ص ٤١.

(٥) نفس المرجع السابق، ص ٥٢.

المحليّة [١]، كان الأوروبيّون يعلمون- تمام العلم- الأثرَ التّدميري لسياستهم على اقتصادِ الآخرين وصناعاتهم رغم كلّ الحديث الطّويل عن المزايا المتبادلة للتجارة الحرّة، «ففي مواجهة هذا الطّوفان من المنسوجات الأوروبيّة الرخيصة، التي لم يكن يُفرض عليها سوى الحدّ الأدنى للغاية من التعريفات الجمركيّة؛ لا يكون مفاجئًا أن يضطرّ الكثيرون من العاملين في حقل الغزل والنسيج والصّباغة في الشرق الأوسط إلى الخروج من هذا المجال، علمًا أنّ آخرين قد قاسوا بدرجة كبيرة من جرّاء أنّه صارَ من الأصعب العثورُ على إمدادات محليّة من القطن والحرير، سواء نتيجة لانخفاض الإنتاج أو لمنافسة المشترين الأجانب في شرائها، لكلّ هذه الأسباب، فإنّ معظم المراقبين الأوروبيين الذين كانوا يكتبون في ثلاثينيات وأربعينيات القرن التاسع عشر كانوا يتنبئون مُبْتهجين بالدّمار الشامل لصناعة النسيج في الشرق الأوسط»[٢]، هذا في الوقت الذي كانت فيه تجارة المنسوجات تؤلّف البند الرئيسي في التجارة العالميّة في القرن التاسع عشر، وأكثر من نصف الصّادرات البريطانيّة[٣]، وقد تمكّنت المنسوجات القطنيّة البريطانيّة لغاية سنة ١٩١٠ من الاستيلاء على ثلاثة أرباع السوق العثماني.

ولم تقتصرْ معاهدات التجارة الحرّة على تحديد قيمة الضرائب، إذ أدّت أيضًا إلى إلغاء احتكار الدولة للتجارة الخارجيّة، والحقّ في فرض القيود والضرائب على الصادرات الذي كان محمد علي باشا قد أقام عليه نهضته الصّناعيّة والعسكريّة في مصر، وأدّى هذا الإلغاء باسم حريّة التجارة إلى تدميرِ الأساس الاقتصادي لهذه النّهضة، ثمّ حرمان الحكومة المركزيّة من موارد ماليّة هي في أمسّ الحاجة إليها؛ مما جرّها- فيما بعد- إلى فتح أبواب جحيمِ الاقتراض زمنَ حرب القرم (١٨٥٤[٤]، وحاول محمد علي أن يتجاهل متطلبات معاهدة التجارة الحرّة، ولكنّ النفوذ الأجنبي أجبره على إلغاء احتكاراته، فأغلقت المشاريع الصناعيّة التي كانت بدورها قد حطّمت

(١) نفس المرجع السابق، ص٥٢.

(٢) أوين، ١٩٩٠، ص١٣٤.

(٣) Issawi، ٢٠١٠، ص ٣٥.

(٤) Pamuk، ١٩٨٧، ص ٢٠.

الصناعات التقليديّة، فأدّى التدخل الغربي إلى محْو الصناعة نهائيًّا[١]، والغريب أن دول أوروبا التي استخدمت الوالي ضدّ السّلطان أولًا، ثمّ السلطان ضدّ الوالي ثانيًا؛ عادت- فيما بعد- محمد علي لتشجّع استقلال مصر عن السّلطان تمهيدًا لوقوعها في براثن الاحتلال البريطاني.

كما نصّت معاهدات التجارة الحرة على منح التجار الأجانب حريّة الحركة داخل الدولة العثمانيّة ومنحهم حقوق الرعايا المفضّلين للدولة فيما يتعلق بالتجارة الداخليّة مما أفشل المحاولات العثمانيّة لعزل هذه التجارة عن مساوئ الامتيازات الأجنبيّة[٢].

وبهذا نرى أنّ استيراد الحلول التي نجحت في الغرب وإسقاطها على واقعنا دون مراعاة التسلسل التاريخي الذي أوصلَ الغرب لهذه الحلول أو اختلاف الظروف بيننا؛ ليس تجربة ناجحة ولا تؤدّي إلى الازدهار الذي حاوله مَن كان قبلنا.

- التّجارةُ مع الغرب تعملُ على تحطيم الاكتفاءِ الذّاتي للمجتمع الشرقي

أدّى نموّ التجارة مع أوروبا- بعد الثّورة الصناعيّة- إلى تحوّل القطاع الزراعي العثماني من زراعة القوت التي تكفي حاجات المجتمع من الغذاء، وترتبط بها صناعات حرفيّة تكفي حاجاته من السلع المصنعة؛ إلى الزراعة التجاريّة التي تستهدف تزويد الغرب الأوروبي بحاجته من الغذاء والموادّ الأوليّة [٣]، كالقطن مثلًا، وذلك لتتخصّص المراكز الصناعيّة الغربيّة في إنتاج البضائع المصنعة التي تصدّر بدورها إلى الشرق والعالم فيما يعرف بالتّقسيم الدولي للعمل (أي تكون زراعة الغذاء والموادّ الأوليّة من نصيب الأطراف المتخلفة والصناعة من نصيب المركز الأوروبي المتطوّر)، وهو ما أدّى إلى سير المجتمعات الشرقيّة في طريق فقدان الاكتفاء الذاتي.

---

(١) هرشلاغ، ١٩٧٣، ص ١١٩.

(٢) Encyclopedia Britannica.، ١٩٨٧، ج ٢ ص ٨٣٢ (capitulation).

(٣) Pamuk، ١٩٨٧، ص ١٨ و١٣١.

● الدّيونُ والرقابةُ الماليّة الأجنبيّة: فشلُ الإشرافِ الأجنبي والقبول المُكْره على الحلول المستوردة في تحقيق الازدهار

إذا كان رجالُ الإصلاح العثماني قد قبلوا بحريّة التّجارة وتبعاتها طوعًا انطلاقًا من ظروف داخليّة، فإنّ الأمر مختلفٌ مع الدّيون الخارجيّة وتبعاتها التي تردّدت الدولة كثيرًا قبل الإقْدام عليها رغم التشجيع الأوروبي على وقوعها في هذا الفخ[١]، ومن الملفتِ أنّها لم تقدم على الاستدانة إلّا في أواخر أيامها، أي بعد مرور زمن على القرن الأخير من حياتها، وذلك نتيجة الأعباء الكبيرة التي ألقتها عليها حرب القرم (١٨٥٣-١٨٥٦) ضدّ روسيا، وظلت الأعباء العسكريّة- التي تطلّبها صدّ العدوان الغربي المستمرّ- والديون التي تطلبتها هذه الأعباء تستهلك معظمَ الميزانيّة العثمانيّة إلى آخر أيّام الدولة، فكانت هذه بوابة واسعة للإضرار باستقلالها وسيادتها، وجرّت هذه الدّيون الهيمنة الأجنبيّة على الماليّة العثمانيّة بل والقرار السياسي أيضًا، بحجة حفظ حقوق الدائنين، في البداية بالمبعوثين والمستشارين والممثّلين عن حملة السندات الذين كوّنوا المجلس الأعلى للماليّة (١٨٦٠) الذي أصبح «المشرف الرئيس على الإصلاحات الماليّة في الدولة العثمانيّة»[٢]، ثمّ بعدما أعلنت الدولة إفلاسَها سنة ١٨٧٥تكوّنت خلفًا للمجلس المذكور إدارة الديون العموميّة سنة ١٨٨١ من ممثّلين عن الدائنين، ووضع تحت إشرافها ما بين ٢٠٪-٣٠٪ من الإيرادات العثمانيّة لإنفاقها على خدمة الدّيون؛ أي الفوائد، بالإضافةِ إلى الأقساط، وإذا كانت الإدارة قد أدّت عملها بكفاءة لصالح أصحاب الأموال الأجانب بالطبع، فإنّ أداءها لم يؤدّ إلى تغيير في مكانة الدولة العثمانيّة ضمن تقسيم العمل الدولي بين أجزاء الاقتصاد العالمي، إذ ظلّت موردًا للمواد الأوليّة وسوقًا للبضائع الغربيّة، ولم يؤدّ الإشراف الأجنبي على ماليتها إلى تحسين وضعها

(١) نفس المرجع السابق، ص٥٧.

(٢) Kasaba، ١٩٨٨، ص ٥٣.

الاقتصادي[1]، بل كانت مع بقيّة دول الأطراف عاملًا في زيادة التراكم الرأسمالي الإمبريالي لدول المركز[2] وذلك بفعل الأداء الفعّال لهذه الإدارة.

نعم.. لقد شجّعت إدارة الديون العموميّة المستثمرين الأجانب على الاستثمار داخل الدولة العثمانيّة في السّكك الحديديّة والموانئ والمرافق العامّة، «لكنّ ثمنَ ذلك كان هيمنة رأس المال الأجنبي على الاقتصاد العثماني»، كما أدّت القروض والاستثمارات الأجنبيّة إلى إحداث تغيرات ضروريّة في البنية التحتيّة للدولة، «لكنّ الثّمنَ كان باهظًا»[3] أيضًا، فإضافةً إلى عبء الديون الثقيل والانتقاص من سيادة الدولة واستقلالها، فإنّ المنطق التّنموي لهذه الهيمنة لم يؤتِ أُكُلَه فظلّت الأرباح-كما مرّ- تصبّ في جيوب المنتفعين الأجانب الذين وقفوا بكلّ قوّة لعرقلة أيّ تقدّم ذاتي متكامل يخرج زبائنهم من تحت سيطرتهم كما سيأتي، ولهذا لم يكن لنا أملٌ بالتطوّر في ظلّ هذه السيطرة.

● الدّيونُ مقدّمةُ الاحتلال

هذا فيما يتعلّق بالديون العثمانيّة، أمّا الدول الصغيرة التي احتفت بفكرة الاستقلال والابتعاد عن المجال العثماني الموحّد فقد دخلت بوّابة الاستدانة لأجل الإسراع في عمليّة التحديث وبناء الكيانات المستقلة، واندفعت في سبيل الفرنجة للوصول إلى التّماثل مع أوروبا[4] حتى في مظاهر الترف السّفيه الذي لا تقدر عليه مجتمعاتنا البسيطة خلافًا لأوروبا الغنيّة، ولأنّ هذا الإنجاز يتطلب زمنًا طويلًا حتى بالمعيار الغربي وذلك لكي تتمكّن المجتمعات التقليديّة من استيعاب التّقنيات الحديثة التي لم تحصل على الوقت الكافي للتوطن في هذه المجتمعات، فقد أثقل التغريب- السّفيه أحيانًا كثيرة- كاهلَ هذه الكيانات ودفعها نحو المزيد من التبعيّة لمصادر التّقنية

(١) نفس المرجع السابق، ص١١١.

(٢) نفس المرجع السابق، ص١١٢.

(٣) كواترت، ٢٠٠٤، ص ١٤٤-١٤٥.

(٤) قرم، ١٩٨٢، ص ٥٤.

الحديثة، ولمزيد من الديون للإسراع في تحقيق أهدافها[1]، فكانت الهيمنة على مواردها بعد إفلاسها أشدّ من الهيمنة على الدولة العثمانيّة التي استفادت من ثقلها الدولي في الحفاظ على استقلالها عن الأجانب[2]، أمّا الصغار فقد أدّت ديونهم إلى السيطرة الأجنبيّة عليهم في النهاية بالحكم الأجنبي متمثّلًا في مستشارين، ثمّ وزراء، ثمّ الوقوع تحت الاحتلال المباشر بذريعة الحفاظ على أموال الدائنين كما حدث لتونس (١٨٨١)، ومصر (١٨٨٢)، والمغرب (١٩١٢).

- الاستثماراتُ الغربيّة في السّكك الحديديّة: فشلُ «الْتقاء المصالح» في تحقيق الازدهار

كان استثمارُ رؤوس الأموال الأجنبيّة في إنشاء السكك الحديديّة العثمانيّة مثلًا نموذجيًّا لما سمّي «التقاء المصالح» بين التنمية الشرقيّة والمصالح الغربيّة، وفي الوقت الذي احتاجتْ فيه الدولة العثمانيّة إلى إنشاء هذه الخطوط الحديديّة في الوقت الذي بدأت تنتشرُ فيه في أنحاء العالم، كانت إمكاناتها الماليّة قد انخفضت إلى حدّ لم يعدْ فيه من المتيسّر الاعتماد على النفس في بناءِ هذه المشاريع الحيويّة، ولهذا عهد به إلى أصحاب رؤوس الأموال البريطانيّة والفرنسيّة الذين اقتضتْ مصالحهم تحفيزَ التّجارة مع العالم العثماني باستيراد مواده الأوليّة منه وتسويق السلع الأوروبيّة فيه، وجاء اختراعُ القطارات ليهيئ وسيلة أكثرَ فعالية في نقل البضائع والمسافرين من طرق النقل القديمة، واستفاد الشّرق العثماني من إنشاء الخطوط الحديديّة فوائد جمّة أتت استجابة لحاجته الذاتيّة التي أملتْ عليه المبادرة بطلبها، ومن هذه الفوائد:

فوائدُ اقتصاديّة: كتطوير الكفاءة الإداريّة في جمع الضرائب وتشجيع الزراعة بربط أراضيها بمصارف التسويق كالمدن والموانئ، وهو ما سيخفض نفقات النقل، ويمكّن المزروعات المحليّة من منافسة المزروعات الواردة التي تباع بأسعار منخفضة

(١) نفس المرجع السابق، ص ٥١-٥٣.

(٢) Issawi، ٢٠١٠، ص ٦٦.

وفقًا لمعاهدات التجارة الحرّة، كما ستؤدّي زيادة المحاصيل إلى زيادة العائد الضريبي في الدّولة، وستخفض القطارات من أجور نقل المسافرين، فيزيد التنقل الداخلي المصحوب بانتشار العمران في المناطق التي تمرّ بها القطارات، فزاد عددُ السّكان، وظهرت صناعات متعلقة بالحديد والصلب.

فوائدُ سياسيّة: بتقوية سلطة الدولة في الأقاليم البعيدة التي سيصبح نقل الجند إليها أكثر سهولة.

فوائدُ عسكريّة: بسرعة نقل الجيوش إلى جبهات القتال، كما حدث في حروب اليونان (١٨٩٧) والبلقان(١٩١٢) والحرب الكبرى (العالميّة ١٩١٤)[١].

ولكنّ الآثار لم تقتصرْ على الفوائد لأنّ الأطراف التي موّلت هذه الخطوط الحديديّة كان لها نصيبها من الإفادة، وليست المشكلة هنا بل في أنّ فائدة الغربيين كانت على حساب العثمانيّين، وأدّت إلى الإضرار بهم: فمِن ذلك تقسيم الدّولة إلى مناطق نفوذ بين الدول الكبرى حسب هويّة الاستثمارات الغالبة في كلّ منطقة وهو ما تطوّر بعد الحرب الكبرى الأولى إلى تقسيم الدولة نفسها بين الإنجليز والفرنسيين وفق ما حازه كلّ طرفٍ فيما سبق، كما ساهم انتشار البضائع الغربيّة الرخيصة في تدمير صناعات محليّة، وتغير توجّه التجارة العثمانيّة التي كان معظمها داخليًّا نحو التجارة مع الخارج لاستيعاب بضائعه وتزويده بالمواد الأوليّة[٢].

ومن السّلبيات الظاهرة التي أشار إليها المؤرخون الاقتصاديون الضمانات الكيلومتريّة التي منحتها الدولة العثمانيّة لأصحاب الامتيازات الذين أنشئوا السكك، وضمنت لهم بها حدًّا أدنى من الأرباح عن كلّ كيلومتر يتمّ بناؤه، ومن المؤرخين مَن رأى ثمن هذه الضمانات مرتفعًا جدًّا، ومنهم مَن رآها وسيلة رئيسة

(١) إينالجيك، ٢٠٠٧، ج ٢ ص ٥٦٢.

(٢) Pamuk، ١٩٨٧، ص ٦٨-٦٩.

لنهب الدولة نهبًا ربويًّا على يدِ رأس المال الأجنبي[١]، وهناك أيضًا مَن رأى أنّ التقدم الذي أحرزته القطارات في الدولة العثمانيّة وصل إلى نقطة استيعاب الأضرار التي نتجت عن هذه الضمانات، وأنّ المستقبل كان سيشهد مزيدًا من التقدم[٢]، ويجمل هرشلاغ الرأي بالقول إنّ تعهد الحكومة العثمانيّة بحماية المستثمرين له مبرر اقتصادي خصوصًا إذا كان المشروع حيويًّا، ولكنّه يلوم المستثمرين الأجانب الذين جاوزوا المعقول حين طالبوا في نفس الوقت بالنّقيضين: حريّة الحركة لرؤوس أموالهم من ناحية، والتدخل الحكومي لصالحهم من ناحية أخرى، وهو اعتراضٌ يتضاعف في بلدٍ متخلّف يعاني النقص في رؤوس الأموال وحالته الماليّة توقعه بصورة متزايدة ومستمرة في أنياب الدائنين واستعبادهم[٣]، ويرى شارل عيساوي أنه رغم السلبيات التي صاحبت إنشاء القطارات فلم يكن لها بديل[٤].

ويلاحظ أنّ قسمًا من الفوائد التي عادت على الدولة العثمانيّة من بناء السكك الحديديّة كان لها نتائج سلبيّة على المدى البعيد لأنّها كانت جزءًا من عمليّة اندماج بالسوق الغربي واقتصاده وليست تطورًا ذاتيًّا يؤدّي إلى نهضةٍ اقتصاديّة مستقلة كالتي حدثت في أوروبا نفسها، ويرى الدكتور جورج قرم أن تحويل أرباح الاستثمارات الأجنبيّة إلى الغرب عطّل أثرَ التّنشيط التحديثي المتوقّع من هذه الاستثمارات[٥]، وكانت المبالغ التي خرجت من الدّولة إلى المستثمرين والمقرضين بين سنتي ١٨٥٤-١٩١٤ أكبر من المبالغ التي دخلتها[٦].

---

(١) لوتسكي، ٢٠٠٧، ص ٣٤٧.

(٢) عيساوي، ١٩٩٠، ص ٣٤٦-٣٤٧. وأيضًا: -هرشلاغ، ١٩٧٣، ص ١٠٠. وأيضًا: -إينالجيك، ٢٠٠٧، ج ٢ ص ٥٦١. وأيضًا: Issawi-، ٢٠١٠، ص ٥٥.

(٣) هرشلاغ، ١٩٧٣، ص ٦٨.

(٤) Issawi، ٢٠١٠، ص ٦٠.

(٥) قرم، ١٩٨٢، ص ٥٤.

(٦) Pamuk، ١٩٨٧، ص ٧١.

ومن تلك النتائج السلبيّة التي ترتّبت على المزايا العاجلة للسكك انتشار الزراعة التجاريّة [1]، أي زراعة محاصيل لأجل التصدير، مع الابتعاد التدريجي عن زراعة القوت التي تكفي السكّان ذاتيًّا، وكان تطبيق التّنظيمات قد جعل زيادة الإنتاج الزراعي ممكنة بتركيز السّلطة، وتحسّن الأمن وتسجيل الأراضي وفق قانون ١٨٥٨ وزيادة المساحات المستصلحة[2]، في الوقت الذي جعل فيه تغلغل الاقتصاد الغربي بوسائل المواصلات الحديثة عمليّة الارتباط به أكثر احتمالًا، وحوّلت الزراعة التجاريّة في ذلك الوقت أقاليم أخرى في العالم من الاكتفاء الذاتي إلى الاعتماد الكلي على الأسواق الغربيّة في تصريف المادة الأوليّة التي يتخصص بها إقليمٌ ما، وفي التزوّد بالغذاء الذي لم يعدْ يُزرع في هذا الإقليم، وذلك كما فعل الاحتلال البريطاني في مصر فيما بعد، ومع أنّ الزراعة التجاريّة وفّرت للدولة العثمانيّة موارد ماليّة إضافيّة على المدى القصير، فإنها كانت جزءًا من اندماج في السّوق الغربيّة التي اجتاحت العالم، ولو تحقّق مرادها لتحولت الدولة إلى الإنتاج الزراعي الأحادي الذي يفقدها اكتفاءها ويجعلها ملحقًا بالاقتصاديات الغربيّة لتتفرد أوروبا بالإنتاج الصناعي الذي يزيد قوتها وهيمنتها على العالم، ولهذا فقد ترافق التحوّل نحو زراعة التصدير مع زيادة الطلب على الصناعات الخارجيّة مما ترك آثارًا سلبيّة على الصناعات المحليّة التي كانت تتكامل في السابق مع الزراعة المحليّة وتكفي حاجات المجتمع من البضائع المصنعة وتجعله مستقلًّا بنفسه ومكتفيًا بذاته.

ومِن هذه الفوائد التي تحوّلت إلى أضرار بعيدة المدى أن التوسّع التجاري مع الغرب الأوروبي أثر سلبًا على التجارة الداخليّة بين أجزاء الدولة العثمانيّة، والتي كانت تحتلّ المكانة الأولى بلا منازع إلى زمن التغريب، فكانت السكك الحديديّة تنقل ٧٥٪ من صادراتها إلى الأسواق الأوروبيّة، مما أدّى إلى تراجع التجارة البينيّة داخل الدولة[3].

(١) نفس المرجع، ص ٦٩.

(٢) مناع، ١٩٩٩، ص ١٩٤-١٩٥.

(٣) إيناجيك، ٢٠٠٧، ج ٢ ص ٥٦٦.

وكانت نتيجة الاختلاف بين ظروف السكك الحديديّة في مواطنها الأولى الأوروبيّة والأمريكيّة وظروفها في الدولة العثمانيّة أنها لم تؤدّ للعثمانيين ما أدته للغرب الأوروبي من نهضة صناعيّة، ويعزو شارل عيساوي ذلك إلى التباين في مجمل البنية الاقتصاديّة في الحالتين(1)، إذ كانت السكك الحديديّة الغربيّة جزءًا عضويًّا من نهضةٍ عامّة أدّت دورها فيها، أمّا في الحالة العثمانيّة فكانت امتدادًا لاقتصادٍ إمبريالي تلاقى مع بعض الحاجات المحليّة، وحاول استنزافها لصالحه، مما جعل السكك هنا عائقًا في بعض الأحيان أمام النهضة المحليّة نتيجة التسهيلات التي قدّمتها الدولة للتغلغل الإمبريالي في التجارة والصناعة والزراعة التي لم يتح لها مجال النمو الذاتي كما لو كانت متفرّدة بالسّاحة الوطنيّة، والفقرة التالية تؤكّد التضاربَ بين مصالح الداخل والخارج.

● بناةُ السّكك الحديديّة يعارضون بناءها خارجَ سيطرتهم

ولم يقتصرِ الأذى الغربي على ما سبق، وبدا فيه التباين بين ممارسات الغربيين داخل مجتمعاتهم وأفعالهم مع غيرهم، بل ظهر تعمّد الأذى واضحًا في معارضة دول أوروبا الكبرى- وبخاصّة بريطانيا- مشاريع سكك حديديّة عثمانيّة كان الغرضُ منها إعادة إيقاظ هذه المنطقة، وبثّ الحيويّة فيها وإشاعة الازدهار الذي كانت تنعمُ فيه في الماضي، وأبرز هذه المشاريع سكّة حديد الحجاز التي كان من المخطط أن تربط العاصمة استانبول باليمن، وسكة حديد بغداد التي تربط بين برلين والكويت عبر استانبول، وقد رأت بريطانيا على وجه الخصوص وبقيّة أوروبا في هذه المشاريع ما يناقض مصالح هيمنتها فعملتْ بكلّ طاقتها لتعطلها وتعرقل إنشاءها، مما يؤكّد مرّة أخرى أنّ إقدام رؤوس الأموال الأجنبيّة على إنشاء بعض الخطوط الحديديّة داخل الدولة بالإضافة إلى مشاريع أخرى في البنية التحتيّة؛ لم يكنِ المقصودُ منها «نشر الحضارة» أو «تمدين الشعوب المتخلّفة»، أو حتى تبادل المنافع مع الآخرين؛ بل كان المقصودُ منها هو تحصيلَ المنافع تحصيلًا حصريًّا، ومنع الفائدة عن الغير في أيّة لحظة تصطدم مع خطط الهيمنة والسيطرة وحبّ الاستئثار بجميع الخيرات، أي أن الغرب

(1) Issawi، ٢٠١٠، ص ٦٠.

لا يقدّم «مساعدة» دون أن يكون عائدها يرجع إليه، وبشرط ألّا تساعد غيره على مزاحمة أطماعه.

● مُجملُ نتائج «الإصلاحات» التغريبيّة

ليسَ من العجيب- بعد كلّ هذا- أنْ تأتي الإصلاحات التغريبيّة بعكس ما قصدَ منها في البداية، ويقول المؤرخ الاقتصادي البريطاني روجر أوين إنّ هدف الإصلاحات كان تمكينُ العثمانيين من الصّمود في وجه الخطر السياسي والعسكري المتزايد من جانب بريطانيا وأوروبا بالتدخل في شئونهم، ولكن بعد تطبيق هذه الإصلاحات «جاء تأثيرها الرئيس عكسيًّا تمامًا لما كان مستهدفًا في الأصل»، إذ بدلًا من الحصول على مزيد من الاستقلال عن بريطانيا وفرنسا وروسيا، أصبحت الدولة العثمانيّة ومصر أكثرَ تبعيّة، وبدلًا من السيطرة على التغلغل الاقتصادي الغربي، «أصبحت عمليّة التغلغل برمّتها أكثر سهولة بما لا يقاس»[(١)]، وكانت الإصلاحات «هي ذاتها تنازلات للدّول الأجنبيّة وللأقليات القوميّة»، ولهذا فإنّ الفوائد الناتجة عن المصالح الأجنبيّة التي أنتجت هذا التغريب «كان إسهامها في تقدّم السكان المحليّين عارضًا تمامًا»؛ لأنّ طبيعة التغلغل-كما ظهر في مجال السكك الحديديّة- غيرُ متناسقة ولا تؤدّي دورًا داخليًّا متكاملًا؛ لأنّ هدفها التكامل مع الاقتصادات الخارجيّة ذات الاحتياجات المختلفة، ولهذا تحطّمت بنية المجتمع الشرقي القديمة ولكن دون أن تحلّ محلّها بنية جديدةٌ قادرة على البقاء[(٢)]، وهو نفس ما يحدث في يومنا هذا حين تكون الآثار الإيجابيّة للتغريب الاقتصادي الذي تمارسه المؤسّسات الماليّة الدوليّة يعود بعضها «للصّدفة أكثر من كونها نتيجة لرغبة حَدَتْ بمَن قاموا بها، فقد كان هدفُها الأوّل، ولعلّه الوحيد، تسديدَ الدّيون ورفع العقبات التي تعيق فتح الاقتصاديات الوطنيّة بالكامل»[(٣)]، فالقصّة إذًا هي نفسُها منذ بداية

(١) أوين، ١٩٩٠، ص ٨٩-٩٠. وأيضًا: -هرشلاغ، ١٩٧٣، ص ٥٣.

(٢) هرشلاغ، ١٩٧٣، ص ٥٣.

(٣) بيسيس، ٢٠٠٢، ص ١٩٦.

الاختراق الغربي للعالم، ولم تؤثّر فيها آليّة التصحيح الذاتي المزعومة في الحضارة الغربيّة الديمقراطيّة.

ولوْ وضعنا الحوادثَ في سياقها التّاريخي في ذلك الوقت الذي كان فيه مفكّرٌ بارز مثل كارل ماركس يسعى لإزالة الرأسماليّة من جذورها، ومع ذلك مقتنع بدورها الحضاري المؤقت، ولم يكن مطلعًا بعْدُ على التناقضات التي ظهرت منها في هذا المجال[1] فما بالنا بغيره؟ لربما خفّفنا الحكم على طائفة المتغربين الأوائل، أو من ظهرَ فيما بعد أنّهم كانوا مِن العملاء، إذ كما يقول المؤرخ المعروف إريك هوبزباوم «ربما كانوا يرون أن الأجانب، بقوّتهم التي لا تقهَر، سيساعدونهم على تحطيم أغلال التقاليد، بما يتيح لهم أن يقيموا في ما بعد مجتمعًا قادرًا على الوقوف في وجه الغرب»[2]، وهذا الهدفُ للإصلاحات هو ما أكّده جمع من المؤرخين، فقال روجر أوين- مثلًا- إنّ سلسلة الإصلاحات كانت تستهدف تمكينَ حكّام الدولة العثمانيّة ومصر من الصّمود في وجه الخطر المتزايد الذي يتهدّدهم بالتدخل السياسي والعسكري من جانب بريطانيا وغيرها من القوى الأوروبيّة [3]، وقال يوجين روجان إنّ كلّ مرحلة من مراحل الإصلاح استهدفت تقوية مؤسّسات الإمبراطوريّة العثمانيّة والدّول العربيّة التابعة لها وحمايتها من الاعتداءات الأوروبيّة، وإن المصلحين قالوا إنهم في حاجةٍ إلى التمكّن من أفكار أوروبا، وتقنيتها، كي لا تتفوّق أوروبا عليهم، وكرّر أنّ هدف الإصلاح كان هو الحول دون تدخّل الأوروبيّين حتى لو أدّى ذلك إلى المخاطرة بتعرّض الدولة لغضب الشعب في الداخل[4]، وقال هنري لورنس إنّ الإصلاحات نتجت عن رغبة النّخبة العثمانيّة والمصريّة في إقامة دولة حديثة تتمكن من التصدّي

(١) بن سوسان، ٢٠٠٣، ص ٦٢.

(٢) هوبزباوم، ٢٠٠٨، ص ٢٣٩.

(٣) أوين، ١٩٩٠، ص ٨٩.

(٤) روجان، ٢٠١١، ص ١١٧ و ١٢١ و ١٢٧.

للتهديد الأوروبي[١]، وبالفعل فإنه حتى رجال الدولة العثمانيّة من المتغربين، فضلًا عن المعادين للغرب الذين عرفوا حقيقته قبلَ غيرهم، كانوا يرون أنّ مكان دولتهم بين القوى العظمى ولذلك لا بدّ من تقويتها لتحقيق هذا الهدف[٢]، وذلك على عكس ساسةِ دول الاستقلال والتجزئة التي نشأت على أنقاض العثمانيين، وكان الضّعف والتبعيّة من صفاتها البنيويّة، ولهذا كان أولئك السّاسة يستمرئون الذّل والمهانة على أيدي الغربيين والتبعيّة لهم دون أيّ طموح أو تطلع لمناوأتهم أو منافستهم أو ردّ عدوانهم.

ولقد حقّقت الدولة العثمانيّة كثيرًا من الإنجازات في هذه المرحلة في القرن التاسع عشر، إذ استخدمت نصف مليون موظّف مدنيّ مع نهاية القرن، فأداروا الأموال، وقاموا بوظائف تتّصل بواجبات الدولة الحديثة، فأداروا المستشفيات ومراكز الحجر الصّحي، ومئات المدارس، ومزارع وحقول نموذجيّة بالإضافة إلى مدارس زراعيّة، كما بنوا طرقًا سريعة وخطوطَ البرق الكهربائي (التلغراف)، وسككًا حديديّة مع صيانتها[٣]، ومن المفارقات أنّ دفعة التّحديث الكبرى تمّت في عصر السّلطان عبد الحميد الثاني الذي اتّبع سياسة إسلاميّة وناهض التّغريب الثقافي كما مرّ، ولكن «في الوقت الذي كانت فيه الإمبراطوريّة العثمانيّة تكافح لإصلاح ذاتها والحفاظ على وجودها دولة حديثة، اضطرّت في البداية إلى أنْ تستنزف مواردها المحدودة لتحمي شعبها من القتل على يدِ أعدائها، ثمّ إلى أنْ تحاول أن تقدّم الرعاية للّاجئين الذين تدفقوا إلى الإمبراطوريّة عندما انتصر هؤلاء الأعداء...لم يكنْ للدولة العثمانيّة «فسحة للتنفّس» لترتيب بيتها من الدّاخل، كانت هناك حاجة إلى الوقت لبناء دولة وجيش حديثيْن، كانت هناك حاجةٌ إلى الوقت لخلق الاقتصاد الصناعي الذي كان أساس الدولة القويّة، لم يتحْ أعداء العثمانيين، خصوصًا روسيا، لهم هذا الوقت» كما

(١) لورنس، ٢٠١٨، ص ٥٩.

(٢) Kasaba، ١٩٨٨، ص ٥٦.

(٣) إيناجيك، ٢٠٠٧، ج ٢ص ٤٩٦-٤٩٧.

يقول المؤرخ الأمريكي جستن مكارثي[١]، ولهذا تمنّى السلطان عبد الحميد أن تُتاح له عشر سنوات من السّلام وعدم التآمر الغربي ليتفرغ للبناء كما تفعل اليابان البعيدة عن وكْر الوحوش الأوروبيّة[٢]، ولا نستطيع الرجمَ بالغيب في مستقبل بلادنا آنذاك لو تحقّقت هذه الأمنية، فتدخل المصالح الغربيّة التي هي جزءٌ لا ينفصل عن الفلسفة الغربيّة قطع علينا هذا الطريق كما قطعه على كثيرٍ من الأمم الأخرى، ولم يكن بإمكان العثمانيين أن يحقّقوا في أجيال قليلة ما احتاجت أوروبا لتحقيقه خمسة قرون[٣] حتى لو ساروا على نهجها، ويلاحظ المؤرخ هوبزباوم أن سياسات التغريب مُنيت بالإخفاق ويدلّل على ذلك بمصير البلاد التي اختارت هذا الخيار كمصر والصين، ويتساءل: هل حقّقت البلاد التي اختارت التبعيّة للغرب أيَّ منافع تعوض هذا الخضوع؟ ويجيب بالقول إن «أغلب الشّعوب في العالم الثالث لم تكنْ، على ما يبدو، قد حقّقت أيّة فائدة ذات شأن من التقدم غير المسبوق الذي حقّقه الغرب»[٤].

- المقاومةُ الاقتصاديّة العثمانيّة

رغم كلّ العوائق السّابقة التي وضعتها الدّول الكبرى أمام الدولة العثمانيّة لابتزازها ومنع نهوضها، فقد امتلكت هذه الدّولة مجالًا موحّدًا ذا إمكاناتٍ واسعة مكّنها رغم الضعف والتراجع من مقاومة عوامل الهزيمة فتمكّنت حتّى آخر لحظاتها من تحقيق إنجازات تبيّن حجمها بعد سقوطها وقيام دول الاستقلال والتجزئة مكانها حين لم تستطعْ هذه الدّويلات حتى الرجوع إلى النّقطة التي انطلقت منها فاستمرّ تراجعها بالاستسلام المطلق للغرب المستعمر رغم الإمكانات التي امتلكتها ورغمَ الاستقلال الذي نالته بكفاح شعوبها، ولكن مجالاتها الضّيقة والمتناحرة لم تتركْ لها إلّا حيزَ الهزيمة والخنوع.

---

(١) مكارثي، ٢٠٠٥، ص ٢٣-٢٨.

(٢) السلطان عبد الحميد الثاني، ١٩٧٩، ص ٩٦.

(٣) مكارثي، ٢٠٠٥، ص ٢٧.

(٤) هوبزباوم، ٢٠٠٨، ص ٢٣٩ و٢٤٣.

وكان لاحتفاظ العثمانيّين باستقلالهم السياسي وقوّة عسكريّة لا بأس بها دورٌ كبير في تمكينهم من مقاومة المشاريع الاقتصاديّة الغربيّة خلافًا لحال المستعمرات وأشباهها حيث كانت الهيمنةُ لطرف استعماري واحد، في الوقت الذي لم تتمكّن فيه دولة استعماريّة واحدة من السيطرة على الدّولة العثمانيّة، وظلّت دول أوروبا تتنافس فيما بينها للحصول على المكاسب من النّخبة العثمانيّة الحاكمة التي تمتّعت بهامش واسع للمناورة والتفضيل بين هذه القوى، وظلّ تغلغل رأس المال الأجنبي في المجال العثماني أقلّ من المستعمرات الرسميّة وأشباهها، كما ظلّت هناك حدودٌ لمدى التّنازلات الممنوحة لرجال المال والأعمال الأجانب[1]، وكل هذه الصّفات انعدمت في المستعمرات وأشباهها التي امتدّت على رقعة الكرة الأرضيّة في القرن التاسع عشر بسبب السّيطرة الاستعماريّة الشاملة على معظم العالم.

وقد تنوّعت وسائل المقاومة العثمانيّة حسب الموقف، سواء كان الطرف الأجنبي دائنًا أو مستثمرًا أو تاجرًا أو حتى حكومة دولة كبرى، ويصف المؤرخ كواترت السياسة الاقتصاديّة العثمانيّة بأنها كانت «مرنة وخلاقة، تعطي فقط الحدّ الأدنى لتحقيق الأهداف المطلوبة»، كما أنّ المخاطر التي تواجه الشركات الأوروبيّة كانت «تزيد بفعل الاستقلال السياسي الذي يمارسه النظام العثماني»[2]، ويقول أيضًا إنّ الحكومة العثمانيّة احتفظت باستقلالها وحمت الجماعات المقاومة والمتمرّدة من كثيرٍ من تبعات التدخل الأوروبي المباشر[3].

١- المقاومةُ التّجاريّة:

ففي مجال الحماية الجمركيّة تمكّنت الدولة العثمانيّة من انتزاع موافقة الدول الكبرى على زيادة الضرائب ثلاث مرّات بين عقد معاهدات التجارة الحرّة (١٨٣٨) وإلغاء الامتيازات (١٩١٤)، ويصف كواترت سياسة الجمارك العثمانيّة بأنّها لم تكن مجرّد

(١) Pamuk، ١٩٨٧، ص ٤-٧، ١٠٢، ١٣٢-١٣٣، ١٤٢.

(٢) Quataert، ١٩٨٣، ص ١٥٠-١٥١.

(٣) نفس المرجع السابق، ص ١١.

استجابة للضغوط الخارجيّة؛ بل كانت أيضًا «جهدًا لحفز الاقتصاد بتقوية الصّادرات وحماية الصناعيين المحليّين»[١]، ولهذا فقد قامت الدولة بإلغاء معظم الرّسوم على التجارة الداخليّة بحلول سنة ١٨٧٤[٢]، وفي السنة التالية تجاوزت القوانين في تخفيض الضّرائب على الصادرات وذلك لصالح التّجار المحليين[٣]، وكانت السياسة الحمائيّة العثمانيّة «أحد التصدّعات المبكرة في الهيمنة العالميّة البريطانيّة»[٤]، وكان هذا «الانقضاض العثماني على التجارة الحرّة» تحديًا استبق «قبل عقد من الزمن الهجمات العالميّة على التجارة الحرّة البريطانيّة التي ميّزت الربع الأخير من القرن التاسع عشر»[٥]، وحارب أنصار الحماية الجمركيّة العثمانيون ضدّ مواطنيهم الليبراليين والأوروبيّين «بكلّ قوّة» إلى أن «ساد في النهاية دعاة الاقتصاد الوطني المحمي على حساب المدافعين عن التجارة الحرة»[٦]، واللافت للنظر أنّ هذا حدث بعد ثورة جمعيّة الاتّحاد والترقي سنة ١٩٠٨ مما يدلّ على أنّ توجّه التغريب العثماني لم يكن تابعًا وذلك بحكم سيطرة منطق الدولة العظمى على رجال الدولة العثمانيين بطريقة لا يقبلون معها وضع التبعيّة الذي رضي به فيما بعد ساسة الاستقلال والتجزئة.

وفي مجال الاستيراد والتصدير ظلّت التجارة بين أجزاء الدولة العثمانيّة حتى آخر أيامها تتفوق كثيرًا على تجارتها الخارجيّة[٧]، وذلك رغم معاهدات التجارة الحرّة، «وظلّت الأجزاء الباقية من الإمبراطوريّة تكوّن وحدةً تجاريّة واحدة لا تؤثّر فيها الحدود أو الحواجز الجمركيّة والقيود التي ستقوم بينها بعد تحطيم الإمبراطوريّة في

(١) إينالجيك، ٢٠٠٧، ج ٢ ص ٥٨٣.

(٢) عيساوي، ١٩٩٠، ص ٢٠٤.

(٣) Quataer، ٢٠٠٢، ص ٤.

(٤) إينالجيك، ٢٠٠٧، ج ٢ ص ٥٨٢.

(٥) نفس المرجع السابق، ص٤٩٣.

(٦) نفس المرجع السابق، ص٤٩٣-٤٩٤.

(٧) كواترت، ٢٠٠٤، ص ٢٣١-٢٣٨.

الحرب، وكان هذا التدفّق الداخلي الحرّ للسّلع ذا أهميّة كبيرة لتركيا وللأقاليم التابعة لها على السواء»[١]، وذلك في زمن الهيمنة الأوروبيّة على العالم حين كانت التجارة الخارجيّة هي وسيلة النّهب الاستعماري للمستعمرات مما جعلها تطغى على التجارة المحليّة في أجزاء العالم المختلفة[٢]، وظلّ قطاع التجارة العثمانيّة الخارجيّة قطاعًا محدودًا، وهذا من دلائل استقلالها[٣]، يشبه الاستيراد فيه في العقد الثاني من القرن العشرين استيراد دولة صغيرة[٤]، أما التصدير فلا يعتمد على سلعة واحدة بل على مكونات عديدة[٥]، وهذه الحقائق تناقض ما حدث زمن الاستقلال والتجزئة، فحجمُ التصدير العثماني عشيّة الحرب الكبرى (١٩١٤) وصل إلى ١٤٪ من الناتج الإجمالي، أمّا الاستيراد فوصل إلى ١٩٪، أمّا عند مصر المحتلة في نفس الزمن فوصلت الأرقام إلى ٣٤٪ و٢٨٪ [٦]، أي ما يقارب الضّعف، وعند الحديث عن عهد الاستقلال نجد التجارة الخارجيّة قد وصلت إلى ٧٣٪ من الناتج المحلي الإجمالي للدول العربيّة و٨٧٪ للدول النفطيّة في سنة ١٩٧٥ مثلًا[٧]، والتصدير العربي يعتمد على منتجٍ واحد هو النفط (٩٠٪ سنة ١٩٧٩) ولولاه لما غطى النّاتج المحلي الإجمالي قيمة التّجارة الخارجيّة مما يشير إلى شدّة الاعتماد على تصدير المنتج الواحد[٨]، مما يشير إلى ارتفاع مؤشّر التبعيّة [٩]، أما التجارة البينيّة بين دول الاستقلال والتجزئة العربيّة فمازالت ضآلتها «أكبر التحديات التي تواجه الاقتصاديات العربيّة» كما جاء

---

(١) هرشلاغ، ١٩٧٣، ص ١٠٤.

(٢) كواترت، ٢٠٠٤، ص٢٣٤.

(٣) درجة الانكشاف التجاري وهي نسبة الصادرات والواردت إلى مجموع الناتج المحلي الإجمال من مؤشرات الاستقلال والتبعيّة، راجع: العيسوي، ١٩٨٩، ص ٤٣-٤٤ و١٧٦.

(٤) Pamuk، ١٩٨٧، ص ٥٢.

(٥) نفس المرجع السابق، ص٥٢ و٨٥.

(٦) Issawi، ٢٠١٠، ص ٢٤١.

(٧) فرجاني، ١٩٨٠، ص ٨٢.

(٨) صايغ، ١٩٨٣، ص ١١٦ و١٢١.

(٩) العيسوي، ١٩٨٩، ص ٢٢.

في تقرير لمجلس الوحدة الاقتصاديّة والاجتماعيّة العربيّة في سنة ٢٠٠٧، إذ لا تكوّن هذه التجارة أكثر من ٨٪ من تجارة البلاد العربيّة الإجماليّة وهو رقم يراوح مكانه منذ عشرات السّنين (مقارنة بأرقام الدكتور صايغ في بداية الثمانينيّات مثلًا)[١]، ويعزو الدكتور عبد الوهاب الأمين فشلَ جهود التكامل العربيّة إلى هيمنة اعتبارات السّيادة الوطنيّة [٢]، ومن الملاحظ أن الأرقام نفسها انقلبت بين عهدي الوحدة والتجزئة، ففي زمن الوحدة كانت التجارة الداخليّة ٩٢٪ من مجمل التجارة، و٨٪ فقط للتجارة الخارجيّة، ولكنْ في زمن التجزئة صارت التجارة الخارجيّة بنفس نسبة التجارة الداخليّة سابقًا، وتقلصت التجارة البينيّة العربيّة إلى نفس نسبة التجارة الخارجيّة في زمن الدولة العثمانيّة.

وكانت الدّولة العثمانيّة قادرةً على الاختيار في علاقاتها الاقتصاديّة كما في علاقاتها السياسيّة التي مر ذكرها في وقت خضع معظم العالم للسيطرة الاستعماريّة وشبهها، وهذا من دلائل الاستقلال الحقيقي[٣]رغم الضّعف والتراجع، فبعدما كانت بريطانيا تهيمن على التجارة والاستثمار والديون في الدولة العثمانيّة، هبط نصيبها من الدين العثماني بنسبة الثلثين بين ١٨٨١و١٩١٤ في الوقت الذي زادت المساهمة الألمانيّة ثلاثة أضعاف[٤]، كما تدهورت أهميتها التجاريّة بالاشتراك مع فرنسا[٥]، وتضاءلت أهميتها الاستثماريّة كذلك بعدما كانت أكبر مصدر لرأس المال الأجنبي في الدولة العثمانيّة[٦].

(١) صايغ، ص١١٧.

(٢) توما، ١٩٨٧، ص ١٧.

(٣) العيسوي، ١٩٨٩، ص ٢١.

(٤) إينالجيك، ٢٠٠٧، ج ٢ ص ٥٠٧.

(٥) نفس المرجع السابق، ص٥٩١.

(٦) Quataert، ١٩٨٣، ص ٨.

٢- المقاومةُ الزراعيّة:

وتمكّن العثمانيون من مقاومة التّغريب الاقتصادي في حقل الزراعة أيضًا، والذي برز فيه أكثر من غيره قوة السّلطة المركزيّة العثمانيّة، إذِ استخدمت الحكومة المركزيّة قوتَها النسبيّة في وضع حدّ للتدخلات الأجنبيّة التي أرادتْ تحويل الدولة العثمانيّة إلى الإنتاج الزراعي الأحادي ليتلاءم مع حاجة السوق الغربيّة، ورغم ازدياد الارتباط بالصناعات الأجنبيّة التي استوردت الموادّ الأوليّة من العثمانيين، ظلّ الإنتاج الزراعي العثماني متنوعًا لأنّ الزراعة العثمانيّة أظهرت «ميلًا ضعيفًا نحو زراعة المحصول الواحد، بل على العكس، فبمرور الوقت لم يكن الإنتاج الزراعي والصادرات إلى الخارج أكبر حجمًا وحسب، بل أكثر تنوّعًا أيضًا»[١]، وهو ما نتج عنه تنوع الصّادرات في ميدان التجارة كما مرّ[٢]، وظلّت ملكيّة الأرض الصغيرة والمتوسطة هي السائدة في الدولة لأنها تلائم مصالحها الضريبيّة [٣]، على عكس المصالح الأجنبيّة التي تستفيد من الملكيات الواسعة كما سيأتي[٤]، كما كانت الدولة في سنواتها الأخيرة متوازنة بين استيراد وتصدير الحبوب[٥]، استمرارًا لتاريخ طويل من الاعتماد على الاقتصاد الزراعي الذي يولي اهتمامه بما سمّاه هرشلاغ زراعة القوت، تحولت بعدها الدّول التي نشأت على المساحة العثمانيّة إلى الاعتماد على الاستيراد بعدما حوّلتها السلطات الاستعماريّة إلى الزّراعة الأحاديّة لتلبية الحاجات الغربيّة، فتحوّلت بلد مثل مصر من «سلة الخبز العظيمة للإمبراطوريات على مدى آلاف السنين»[٦] إلى أنْ أصبحت في ظلّ حكم البريطانيين «تعتمد بصورةٍ خطيرة على محصول واحد (هو القطن)،

(١) إيناجيك، ٢٠٠٧، ج ٢ص ٦١٤-٦١٥.

(٢) Pamuk، ١٩٨٧، ص ١٤٤.

(٣) نفس المرجع السابق، ص ١٣٥.

(٤) إيناجيك، ٢٠٠٧، ص ٦٣٩.

(٥) Pamuk، ١٩٨٧، ص ١٥٢.

(٦) إيناجيك، ٢٠٠٧، ص ٤٩٩.

بحيث أنها فقدتْ أيّة سيطرة كانت تتمتّع بها على مصيرها الاقتصادي»[١]، وعزز الإنجليز نمط زراعة القطن في مزارع كبيرة «ممهّدين بذلك لجملةِ المشكلات التي كانت مصر ستبتلى بها في القرن العشرين»[٢]، وذلك حين أصبحت أسيرةَ المعونات الغذائيّة الأمريكيّة، أمّا فلسطين فقد «كانت تصدر، قبل الحرب العالميّة الأولى، القمح والشعير إلى البلدان الأوروبيّة، وإلى مصر وتركيا، باتت في عهد الانتداب، تحتاج إلى استيراد القمح والطحين حتّى في السنين التي تكون جودة الغلال فيها فوق المعدل»[٣]، وذلك بعدما حوّلها الانتداب إلى زراعة الحمضيات وحدها.

استمرّ العجز الغذائي عند دول الاستقلال والتجزئة التي تستورد أكثرَ من نصف حاجاتها من الحبوب والزيوت النباتيّة والسّكر ونسب عالية من البقوليات ومنتجات الألبان حسب أرقام سنة ٢٠٠٩[٤]، حين دفعت البلدان العربيّة أكثر من ٢٧ مليار دولار ثمنًا لغذائها المستورد وهو ضعف رقم سنة ٢٠٠٠[٥]، ولجأت دولُ الغرب إلى الردّ على زيادة أسعار النفط بزيادة أسعار الغذاء[٦] وهددت باستخدام «سلاح الغذاء»[٧]، في مقابل سلاح النفط كي لا يستفيد العرب من ثرواتهم في دعم قضاياهم، وهو مؤشّر على عمق أزمة دول الاستقلال والتجزئة التي فقدت أمنَها الغذائي.

٣- المقاومةُ الماليّة:

بعد إعلان الإفلاس العثماني (١٨٧٥) والحرب العثمانيّة الروسيّة (١٨٧٧-١٨٧٨) التي زادت عبء الديون العثمانيّة، استغلّ السّلطان عبد الحميد الخلاف بين الدول

(١) أوين، ١٩٩٠، ص ١٣٦.

(٢) وولف، ٢٠٠٤، ص ٤٠٦.

(٣) الشريف، ١٩٨٥، ص ١٢٤.

(٤) النجفي، ٢٠١١، ص ٢٣-٢٤.

(٥) نفس المرجع السابق، ص ٢٤.

(٦) زكي، ١٩٨٩، ص ٣٠.

(٧) عبد الفضيل، ١٩٧٩، ص ١٧٦.

الكبرى في مؤتمر برلين (١٨٧٨) ليعلن للدائنين أن عليهم دمجَ هذه الديون وتخفيض قيمة خدمتها «وإلّا فلن ينال أحدٌ منهم شيئًا»من أمواله، مما سيسبّب كارثة ماليّة تعمّ أوروبا حين يفقد الآلاف من حملة السّندات كلّ ما يملكون[١]، وبالفعل تمّ التوصل إلى تسوية جنّبت الدولة مصيرَ ولايتيها المصريّة والتونسيّة اللّتيْن حرصتا على «الاستقلال» عنها بدعم أجنبي فسقطتا بعد الإفلاس في فخّ الاحتلال الأوروبي الذي كان يسرّه استغلال فكرة الاستقلال عند الولاة لينفرد بهم كلّ على حدة، ومن طريف المفارقات أنّ الشّخص الذي تولى حكم مصر حكمًا مطلقًا باسم الاحتلال البريطاني، وهو اللورد كرومر، حاولت بريطانيا أن تفرضه وزير ماليّة على الدولة العثمانيّة قبل ذلك كما فرضت على مصر المراقبين ثمّ الوزراء الأجانب، وكان كرومر نفسه من ضمنهم فيما سبق، ورغم أنّه قبِل التّرشيح الجديد للوزارة في استانبول، فإنّه «تبين أنّ الحكومة العثمانيّة ليس لها رغبة في طرح هذا الموضوع»[٢]، وهو حدث يتجلى فيه الفرق الكبير بين مصير الدولة الجامعة ومصير ولايتها «المستقلّة» التي رزحت تحت عبء هذا المستبدّ ربع قرن بعد ذلك (١٨٨٣-١٩٠٧)، واستطاع الباب العالي «أنْ يخرج من عراكه مع دائنيه فائزًا منتصرًا، واضطرّ حملة السّندات التركيّة وهم صاغرون أنْ يقنعوا بالقليل الذي قسم لهم»[٣]، إذ خفضت قيمة الديون القديمة إلى ١٥٪ فقط من قيمتها الاسميّة والديون الحديثة إلى ٥٠٪، وحاول القيصر الروسي استغلال حاجة السلطان الذي طلب إليه تخفيضَ تعويضات الحرب بالاشتراط عليه الحصول على تأييدٍ عثماني للسياسة الروسيّة، فرفض السّلطان رفضًا قاطعًا بيع مواقف بلاده وفضّل دفع تعويضات لمائة سنة-كما تمّ الاتفاق فعلًا على ذلك- على قبول إملاءات أجنبيّة مهما كان الثّمن المدفوع[٤]، ويمكننا هنا أن نعقد مقارنة مع دول الاستقلال والتّجزئة التي أصبحت تبيع مواقفها وفقَ المعروض من الأثمان كما اتضح ذلك في أكثر من أزمة مرت ببلادنا.

---

(١) Shaw، ٢٠٠٢، ج ٢ ص ٢٢٣.

(٢) أوين، ٢٠٠٥، ص ١٦٩.

(٣) رتشتين، ١٩٥٠، ص ١١.

(٤) Shaw، ٢٠٠٢، ج ٢ ص ٢٢٢.

وقاومت الدولة العثمانيّة كذلك هيمنة الدّائنين على مواردها التي كرست لسداد الديون، ومن أوضح الأمثلة على ذلك موقفها السّلبي من احتكار الريجي للتّبغ الذي تفرع عن إدارة الديون العموميّة سنة ١٨٨٣ وكان مختصًّا بالتّحكم بإنتاج واستهلاك التبغ داخل الدولة لصالح استيفاء الدائنين الأوروبيين أموالهم، ورغم وجود نتائج إيجابيّة لمهمّة هذا الاحتكار فإنّ الأثر السلبي الذي نتج عن وضع قسم من رعيّة الدولة تحت سلطة أجنبيّة تحدّد لهم أنظمة الزراعة والإنتاج وما يتبعها، وضع الدولة ومواطنيها أمام تحديات فرضتها أوضاع الإفلاس والضّعف، ولكن ذلك لم يؤدّ إلى الاستسلام، وقاد إلى أشكال من المقاومة أبرزها عمليّة تهريب التبغ الذي فتح فرصًا أمامَ المزارع العثماني للبيع، وجنّبه سلبيات أنظمة الاحتكار، ودعّمت الدولة عمليات التهريب بالتّغاضي عنها، وعدم التعاون مع إدارة الاحتكار على قمعها واتّخاذ إجراءات تحدّ من سلطته، واشترك الموظّفون الرسميّون في عمليات التهريب لأنّ مناوأة الاحتكار كانت من دلائل الولاء للدولة مما سبب له خسائر جمّة، ودفعه لاتّهام الحكومة بسوء النيّة لتفضيلها مصالح رعيتها (وهذا جريمة كبرى عند الغربيّين)، وأنّ سياستها هي السّببُ في خسائر الاحتكار وأنّ ذلك نابع من «التعصب الإسلامي العنيد» ضدّ التجديد الغربي، ويؤكد المؤرّخ كواترت أنّ سياسة الحكومة هي السّبب في نجاح المقاومة(١)، وتذكر دائرة المعارف الإسلاميّة أن جميع الأوساط العثمانيّة قاومت إدارة الديون العموميّة (٢)، وهي الأصل الذي تفرع منه احتكار الريجي.

هذه الصّورة تناقض ما حدث في ولاية مصر «المستقلّة» التي هيمن عليها الدائنون زمن ولاية الخديوي إسماعيل وانتزعوا أموالهم بكلّ وحشيّة من الفلّاح المصري رغم المجاعة التي أصابت الصّعيد سنة ١٨٧٨ ومات فيه ما لا يقلّ عن عشرة آلاف نسمة غير مَن قتلته الأمراض، ومع ذلك أصرّت الحكومة البريطانيّة المتحضرة على وجوب سداد أقساط الديون في موعدها لأنّ الدائنين يجب ألّا يتحمّلوا آثار «الحال

(١) Quataert، ١٩٨٣، ص ١٣-٤٠.

(٢) مجموعة من المستشرقين، ١٩٦٩،، ج ٢ ص ٢٠١.

المحزنة التي لم يكونوا السّبب فيها»، وترك مؤلّف تاريخ المسألة المصريّة لخيال القارئ تصوّر الطرق التي جمعت فيها الأموال من الفلّاحين في هذه الظروف[1]، وذكّر السّير جوليان جولد سميد في مقال كتبه في صحيفة التيمس في ٢٣/ ٨/ ١٨٧٩ الدائنين بأنّه لو اقتدى الخديوي إسماعيل بما فعله السلطان عبد الحميد مع الدائنين من إلغاء ديونهم بدلَ دفع ربح باهظ لظلّ الخديوي جالسًا على عرشه، ولكان المصريون أسعد حالًا بكثير مما وصلوا إليه[2]، ولكنّ هذه المقارنة تبيّن لنا بوضوح كيف يفرض الغربُ مصالحه علينا وينتزعها بكلّ وحشيّة حتى لو كان ذلك على حساب أبسط حقوقنا، في نفس الوقت الذي يزعم فيه أنّ هذه الوحشيّة هي التمدين، وأنّ معارضتها هي التعصب.

٤- المقاومةُ ضدّ المستثمرين:

رغم أنّ المستثمرين كانوا يخدمون برامجهم الخاصّة عند إنشاء استثماراتهم، وبهذه الطريقة قاموا بتشويه الهياكل الاقتصاديّة المستقلّة والمكتفية ذاتيًّا في المستعمرات وإلحاقها باحتياجات الاقتصادات الغربيّة، فإن الدّولة العثمانيّة تمكّنت في كثير من الأحيان من فرض مصالحها على هؤلاء المستثمرين الذين كان عليهم أخذها بالحسبان عند تنفيذ مشاريعهم، وأشار هرشلاغ إلى أنّ نمط الاستثمار في الدولة لم يتحدد بدوافع الرّبح والتخطيط الأجنبي فقط؛ بل أيضًا باهتمامات السّلطان العثماني والباب العالي[3]، كما تمكنت الدّولة من تنفيذ مشاريع قطارات ضخمة وقفت الدول الكبرى ضدّها، وبخاصّة بريطانيا التي فعلت كلّ ما تستطيع لعرقلة مدّ سكة حديد الحجاز، ومع ذلك بنيت بأموال المسلمين من كلّ بقاع العالم[4]، وكذلك فعلتْ مع سكّة حديد

(١) رتشتين، ١٩٥٠، ص ٥٤-٥٥.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ١٠٤.

(٣) هرشلاغ، ١٩٧٣، ص ٦٩.

(٤) لوتسكي، ٢٠٠٧، ص ٣٩٧.

بغداد التي مدّ قسم كبير منها بأموال ألمانيّة وسيطرة عثمانيّة على المشروع[1]، وكانت الدّولة تلغي المشروع الاستثماري الأجنبي أحيانًا إذا لم يلتزم بشروطها بغضّ النظر عن تدخلات القناصل كما حدث في مشروع سكّة حديد حيفا- دمشق البريطاني الذي فضّلت عليه مشروع سكة حديد بيروت- دمشق الفرنسي، ولما اتبع هذا الأخير سياسة لم تلائم العثمانيين بنوا بموازاته خطًّا آخر جزءًا من مشروع الحجاز الكبير لينافس المشروع الفرنسي.

ولم يتمكّن رأس المال الأجنبي من الهيمنة على عمليات الاستثمار في الدولة العثمانيّة، إذ ظل إلى ما قبل اندلاع الحرب الكبرى الأولى لا يتجاوز ١٠٪ من مجموع الاستثمار الداخلي[2]، وأشار الدكتور إبراهيم العيسوي إلى أنّ انخفاض نسبة الاستثمار الخارجي إلى الداخلي من صفات استقلاليّة الدولة[3].

٥- المقاومةُ العقاريّة:

رغم صدور قانون الأراضي سنة ١٨٥٨ الذي كان من نتائجه تحويل الملكيّات العامة إلى إقطاعات كبيرة لفئة محدودة من الملّاك، فقد ظلّت الملكيّة الصّغيرة والمتوسطة هي الغالبة على أراضي الدولة إلى أواخر أيامها كما مرّ، وذلك نتيجة جهود الدولة في دعمها ومناوأة تكوّن الضياع الكبيرة التي لم تصبح ظاهرة إلّا في نهاية القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين[4]، ومع أنّ ظهور الملكيات الكبيرة كان نتيجة لإجراءات التغريب، وهو من صفات أنماط الملكيّة في زمن السّيطرة الانتدابيّة على البلاد العربيّة[5]، قام كثيرٌ من المؤرّخين المتغربين بوصْم الدولة العثمانيّة بصفةِ الإقطاع

---

(١) McMurray، ٢٠٠١، ص ١.

(٢) Pamuk، ١٩٨٧، ص ٧١.

(٣) العيسوي، ١٩٨٩، ص ١٩٥.

(٤) إينالجيك، ٢٠٠٧، ج ٢ ص ٦٤٢-٦٤٨.

(٥) نفس المرجع السابق، ص ٦٣٨.

بأثر رجعي ينسحب على كلّ تاريخها[١]، وذلك رغم الاختلاف الجذري بين ما سمّي إقطاعًا عثمانيًّا والإقطاع الأوروبي بسماته المعروفة[٢].

ورغم السّماح للأجانب بتملك العقارات وفق الفرمان الهمايوني سنة ١٨٥٦ وقانون ١٨٦٧، فإن الملكيّة الفعليّة لهم لم تكن ذات شأن «على الرغم من اهتمام القناصل المعاصرين باستحواذ الأوروبيين على الأرض العثمانيّة.. وقد تحطمت الآمال الأوروبيّة بالحصول على مزارع شاسعة فيها عمالة مطيعة على صخرة عداء الموظفين العثمانيين وندرة العمالة الزراعيّة..كما كانت المحاكم العثمانيّة تعارض امتلاك الأرض من قبل الأجانب، بحسب ما كان القناصل يشكون بلا كلل»[٣]، ويذكر المؤرخ كواترت في مكان آخر أن امتلاك الأجانب الأرض في الدولة العثمانيّة لم يكن أمرًا سهلًا، وذلك نظرًا «للمعارضة الداخليّة لهذا الأمر من قبل بعض شرائح المجتمع العثماني»[٤]، وأدت المقاومة العثمانيّة إلى إفشال جميع خطط الاستيطان الأوروبي فيها رغم معاناة الدولة العثمانيّة من قلة السكان التي كانت تغري أوروبا المتحفزة آنذاك لاستعمار العالم وتصدير مشاكلها السكانيّة إلى أطرافه، ولكن لم تتمكن دولة من دول الغرب، سواء بريطانيا[٥] أو فرنسا[٦] أو الولايات المتحدة[٧] أو حتى ألمانيا حليفة العثمانيين[٨]، من تحقيق مآربها بعدما رفض العثمانيون ذلك رفضًا قاطعًا ليبقى في بلادهم متسع للمضطهدين من المسلمين[٩] الذين كانوا يعانون في تلك الأيام

(١) شفيق، ١٩٨٣، ص ٧٢.

(٢) أندرسون، ١٩٨٣، ص ١٣-٢٢. وأيضًا: Issawi، ٢٠١٠، ص ١٣٦-١٣٧.

(٣) إينالجيك، ٢٠٠٧، ج ٢ ص ٦٤١-٦٤٢.

(٤) كواترت، ٢٠٠٤، ص ٢٤٧.

(٥) Pamuk، ١٩٨٧، ص ١٠٢. وأيضًا: Kasaba، ١٩٨٨، ص ٧٢.

(٦) Quataert، ١٩٨٣، ص ٥٩.

(٧) أورين، ٢٠٠٨، ص ٢٢٧.

(٨) McMurray، ٢٠٠١، ص ١٠ و ٦٧.

(٩) السلطان عبد الحميد الثاني، ١٩٧٩، ص ١٣٠.

من العدوان الروسي والبلقاني بتشجيع من الدول الكبرى، وهم الذين هاجروا إلى الدولة العثمانيّة بأعداد كبرى قدرت بمدى يتراوح بين ٥-٧ ملايين نسمة في القرن والنصف الأخير من حياتها[١].

كما أن الدولة عندما قدمت هذا التنازل الذي يسمح للأجانب بالتملك العقاري اشترطت عليهم الخضوع للقوانين الماليّة ولوائح الضرائب العقاريّة العثمانيّة بالإضافة إلى خضوعهم للمحاكم العثمانيّة في المنازعات العقاريّة، وهو ما قاد المؤرخ عبد الرحمن الرافعي إلى عقد مقارنة بين «حدود الامتيازات الأجنبيّة في تركيا» و«اتساع حدود الامتيازات في مصر»، حيث طغى سلطان الأجانب وأصبح المصريون تحت سلطة المحاكم الأجنبيّة في خلافاتهم مع هؤلاء الأجانب، وسبب كلّ هذا الضعف هو مجاملة الخديوي إسماعيل للقناصل الأجانب ليحصل على تأييد دولهم في خلافه مع الدولة العثمانيّة مما جعل الرافعي يعجب من شعور الخديوي بالخطر منها مع ضعفها ولا يشعر بالخطر من الاستعمار الأوروبي مصدر الخطر الحقيقي على مصر، وكان هذا الخلل بسبب نزعة الخديوي الأوروبيّة[٢]، وفي هذا المثل أوضح دليل على نتائج النزعات التغريبيّة التي تؤدي دائمًا إلى الاستغلال، ثمّ الاحتلال.

٦- المقاومةُ الصناعيّة:

ظلّت الصناعة العثمانيّة تضاهي مثيلاتها العسكريّة في أوروبا كما كانت بعض جماعات الحرفيين العثمانيين تنتج سلعًا في غايّة الجودة إلى بدايّة القرن التاسع عشر[٣] حين أعطت الثورة الصناعيّة ميزة للأوروبيين على غيرهم في تطوير قدراتهم، وفي الربع الأوّل من القرن التاسع عشر تضاءل تصدير الصناعات العثمانيّة، ولكنّ الدولة قامت ببناء صناعات حديثة في نصف القرن التالي رغم الآثار السلبيّة التي تركتها معاهدات التّجارة الحرّة ابتداء من سنة ١٨٣٨، ويصف المؤرخ كواترت الوضع

(١) كواترت، ٢٠٠٤، ص ٢١٧.

(٢) الرافعي، ١٩٨٧، ج ٢ ص ٢٦٣-٢٦٥.

(٣) أوين، ١٩٩٠، ص ٦٩.

الجديد بالقول إن «تاريخ الصناعة العثمانيّة في القرن التاسع عشر أكثر تعقيدًا وإبهارًا» مما توحي به روايات الاضمحلال، وإنّ انبعاثًا صناعيًّا تمّ بعد الصدمة الأولى التي نتجت عن منتجات الثورة الصناعيّة في النصف الأول من ذلك القرن و»إن التّكيف الناشط والمستمرّ مع الظروف المتغيّرة، وليس الانهيار، هو الخاصيّة المميزة للصناعة العثمانيّة في القرن التاسع عشر، بل إنّ الإنتاج في بعض القطاعات وصل إلى مستويات قياسيّة عالية في أوائل القرن العشرين»[١]، ويرى المؤرخان شو أنه من المدهش جدًّا تمكّن العثمانيين من تطوير صناعاتهم الوليدة رغم عوائق الامتيازات الأجنبيّة وتقدّم الصناعات الأوروبيّة المنافسة[٢]، وفي أواسط القرن ظهر الحي الصناعي في استانبول، واحتوى على مصانع آليّة ومصانع لسبْك المعادن وأخرى للغزل والنسيج والطباعة بالإضافة إلى حوض لبناء السّفن ومصانع بارود، وامتدّ بناء المصانع خارج العاصمة وخطط لبناء المزيد منها[٣]، ودعّمت الدولة هذه التوجّهات بتأليف لجنة الإصلاح الصناعي في الستينيّات وزيادة الضرائب على الواردات كما مرّ في سنة ١٨٦١-١٨٦٢ ثمّ في سنة ١٩٠٧، كما قدّمت منذ سنة ١٨٧٤ إعفاءات ضريبيّة للوازم المصانع وتخفيضات ضريبيّة على التجارة الداخليّة لحساب المنتجات المحليّة[٤].

وفي الربع الأخير من القرن إلى قيام الحرب الكبرى الأولى (١٩١٤) «زاد عدد المصانع العثمانيّة بسرعة كبيرة بفضل رأس المال الخاص»[٥]، إذ لم يقبل السّاسة والمفكرون العثمانيون أن تظلّ بلادهم متخلفة عن غيرها تزود الأجانب بالمواد الأوليّة وتشتري بضائعهم الجاهزة (منطق الدولة العظمى رغم التراجع)، وقامت في زمن السّلطان عبد الحميد تطوّرات عديدة في عدّة صناعات منها صناعة السلاح والقماش

---

(١) إينالجيك، ٢٠٠٧، ج ٢ ص ٦٦٨.

(٢) Shaw، ٢٠٠٢، ج ٢ ص ١٢٢.

(٣) إينالجيك، ٢٠٠٧، ج ٢ ص ٦٨١.

(٤) نفس المرجع السابق، ص ٦٨٤.

(٥) نفس المرجع السابق، ص ٦٨٤.

والخزف الصّيني والآجر والقرميد والزجاج والجلود والورق والخيوط والسجاد والحرير[١]، ويصف كواترت وضع الصّناعة منذ سنة ١٨٧٠ بعودة الازدهار الصناعي[٢]، وأن هذا «الانبعاث العظيم» حدث إلى جوار استيراد البضائع الأجنبيّة [٣] الذي يفترض أن يكون كابحًا للتطور الصناعي، وكانت المراكز الصناعيّة الرئيسة هي استانبول العاصمة وأضنة وبورصة في الأناضول وسالونيك في القسم الأوروبي من الدولة وبيروت ولبنان ودمشق وحلب في القسم العربي[٤].

وينتقد كواترت الاتجاهَ التّاريخي الذي يقصر مفهوم الصناعة على الصناعة الآليّة على الطريقة الغربيّة، ويدعو إلى إنصاف المنظور الداخلي، ويلفت النظر إلى أهميّة الصناعة في المنازل والورش حيث جرت «أهم التّغيرات في إنتاج النسيج العثماني»[٥]، ويدعو شارل عيساوي إلى عدم المبالغة في تصوير تراجع هذه الصناعات التي كانت تزوّد السكان بمعظم متطلباتهم من السلع المصنعة[٦]، ويلاحظ شوكت باموك أن صناعة النسيج العثمانيّة، سواء التقليديّة أم الحديثة تطوّرت في الفترة ١٨٨٠-١٩١٤ وساهمت في كبح الاعتماد المتزايد على الخارج، وأنّ النسيج اليدوي توقّف في هذه الفترة عن الاضمحلال بل تضاعف إنتاجه[٧].

ويجملُ كواترت هذه الصّورة بالقول إنّه «من الجدير بالملاحظة أنّ رأس المال الأجنبي قام بدور حيوي في التطور الصّناعي لدول مثل روسيا والولايات المتحدة في القرن التاسع عشر، ولكنّه لم يزوّد التصنيع العثماني بمثل هذا الحافز.. إنّ بنية

---

(١) Shaw، ٢٠٠٢، ج ٢ ص ٢٣٦.

(٢) إيناجيك، ٢٠٠٧، ج ٢ ص ٦٩٨.

(٣) نفس المرجع السابق، ص ٦٩٩.

(٤) نفس المرجع السابق، ص ٦٨٥.

(٥) نفس المرجع السابق، ص٦٨٩ و ٧١٩.

(٦) Issawi، ٢٠١٠، ص ١٥١-١٥٢.

(٧) Pamuk، ١٩٨٧، ص ١٣. وأيضًا: روجر أوين، ١٩٩٠، ص ٢٩٣.

الاقتصاد العالمي لم تفسحْ مكانًا للدولة العثمانيّة أو لمصر زمن محمد علي باشا كي تصبح أي منهما قوّةً صناعيّة رئيسيّة، وذلك كما سمحت لروسيا وأمريكا في القرن التاسع عشر، ولكوريا وسنغافورة في القرن التالي»، ولكنْ «يبدو من الواضح حاليًا أنّ الصناعة العثمانيّة لم تتدهور في القرن التاسع عشر، وذلك خلافًا لافتراضات سابقة واسعة الانتشار، وقد ازدهر هذا الاعتقاد الخاطئ والراسخ عن تداعي الصناعة العثمانيّة لنفس الأسباب التي جعلت عقليّة المصانع الكبرى تسود في التاريخ الأوروبي والأمريكي، حيث كانت هذه المصانع تعدّ ضروريّة للتقدّم الذي سيسود لا محالة، وكان غياب هذه المصانع يفهم ضمنًا بأنّه مساوٍ لغياب الصّناعة نفسها، وكان استمرار الإنتاج على نطاق صغير يعد رجعيًّا ومتخلفًا، ولهذا لم يكن مرئيًّا للباحثين لمدّة طويلة، ولكن تاريخ الصناعة العثمانيّة في القرن التاسع عشر لم يكن مجرد نقابات متراجعة، وفشل في محاكاة مصانع مانشستر وانهيار شديد للحرف اليدويّة في مواجهة الصناعات الأوروبيّة الكفؤة».

«نعم.. لقد انهارت بعضُ القطاعات الصناعيّة العثمانيّة، ولكنّ الكثير منها اجتازت التحوّلات وازدهرت إلى قيام الحرب الكبرى الأولى سنة ١٩١٤، كما ظهرت صناعات جديدة أخرى ونمت نموًّا حادًّا في القرن التاسع عشر».

«ولأنّ المصانع العثمانيّة الكبرى كانت قليلة، فإنّه كان من السهل الوصول إلى الاستنتاج الخاطئ بأنّ الصناعة العثمانيّة كانت تحتضر، وغيرَ قادرة على التأقلم أو التطوّر، ولكن بدلًا من ذلك نحتاج لرؤية الصناعة العثمانيّة بأنّها كانت حيّة وخلّاقة ومتطورة ومتنوّعة»[1].

وكانت الدّولة العثمانيّة رغم الضّعف الشامل الذي سرى في أوصالها في آخر أيامها تحاول مجاراة آخر الاختراعات الحديثة كي لا تكون مجرّد مستهلك تابع، فقامت مثلًا في سنة ١٨٦٨ بإنشاء مصنع لأجهزة البرق الكهربائي (التلغراف)

---

(١) Quataert، ١٩٩٢، ص ٣-٤.

أثبتت مُنتجاته جودتها وتفوّقها على الأجهزة الغربيّة في ملاءمة البيئة العثمانيّة[1]، بل إنّنا نجد تجارب لبناء الغوّاصات في بداية ظهورها[2]، وخططًا وضعت لصناعة الطائرات لما ظهر اختراعها[3]، وهو أمر لو ظلّ مستمرًّا إلى اليوم ولم يقطع الغرب طريقنا لأصبحنا اليوم في مكان آخر، ولكن لم تتمّ هذه المحاولات لأنّ الدولة العثمانيّة كانت في النهاية، ودول التجزئة التي خلفتها كانت عاجزة، المهمّ أن منطقَ الاستقلال عن الغرب كان يحكم مسيرةَ العثمانيين حتّى اللحظة الأخيرة، ولهذا وجّه اللوم إليهم لعدم قيامهم بتصنيع الطائرات في حينها، فمَن الآن يوجّه اللوم لدول الاستقلال والتجزئة المجهريّة لو تخلّفت قرونًا عن عصرها وهي ضعيفة ومهزومة وتابعة؟ وماذا قدّم كلّ الذين انتقدوا هذا التاريخ العثماني، من تقدم صناعي بعد قرنٍ من الثورة على الدّولة العثمانيّة وإزالتها والقدوم بالحلول الخارجيّة التي رعاها المتطوّرون والمتقدمون الغربيون؟!

● الاستنتاج

عندما ظهر الضّعف بوضوحٍ في المجتمع الإسلامي زمنَ الدولة العثمانيّة، استخدم الغرب لواء الإصلاح وفق نموذجه حجّةً لتبرير تدخّلاته، وتحقيق الربح على حساب هذا المجتمع الشرقي، وتمكّن بهذه الأداة من القيام بعمليّات هدم في البناء الاقتصادي لهذا المجتمع الذي تراجعت قوّته الاقتصاديّة باتّباع هذه الوصفة الخارجيّة، وحين كانت المبادئ لا تحقّق الهدف المنشود كان الغرب يعامل الآخرين بغير ما يعامل ذاته ويطلب منهم ما لا يرضاه لنفسه بكلّ صفاقة وعدم حياء، ولهذا وجدَ أنصار التغريب في المجتمع الإسلامي أنفسهم بين خيارين: إمّا الخضوع لحاضر الغرب الذي يتضمّن القبول بما لا يقبله الغربيون لأنفسهم، وهؤلاء كان مصيرهم

(١) Ata، ١٩٩٧، ص ١٠٩-١١٢.

(٢) مذكرات السلطان عبد الحميد، ١٩٧٩، ص ١٦٥. وأيضًا: يلماز، ١٩٩٩، ص ١٨٣.

(٣) أوغلي، ١٩٩٩، ج ١ ص ٤٢٩.

الدّخول في قفص الاحتلال الأجنبي المباشر مثل خديويّي مصر، أمّا الخيار الثاني فهو الإصرارُ على تحقيق ما حقّقه الغرب لنفسه وفْق نموذجه، وهذا ما لم يكن مقبولًا لدى الغربيين أنفسهم الذين تأمُرُهم مبادئهم بالرّبح والمنفعة، ولهذا وصل الأمرُ بأصحاب هذا الخيار بالانتقال من الارتباط الفكري والسياسي الوثيق بالغرب الأوروبي إلى الانفصال السياسي الحاسم عنه وإعلان الحرب على أطماعه كما حدث لأتباع جمعيّة الاتحاد والترقي زمن الحرب الكبرى الأولى (١٩١٤-١٩١٨) بعدما نشئوا في الحضن الغربي.

توفّرت لمجتمعاتنا في ظلّ المجال العثماني الواسع والموحّد قدرة كبيرة على مقاومة معاول الهدم الاقتصادي الخارجي، وبخاصّة أنّ أيّ مجال واسع كهذا يفرض على ولاة أمره وسكّانه منطقَ الدّولة العظمى التي لا تقبل بالتّبعيّة، ولهذا بذلت الدولة العثمانيّة جهودًا كبرى كي لا تكون أقلّ من بقيّة الدول العظمى وتمكنت بواسطة أشكال المقاومة الاقتصاديّة المختلفة- رغم الضعف والتراجع- من تحقيق ما لا تجرؤ على التفكير فيه دولُ الاستقلال والتجزئة التي قامت على أنقاضها، ومنها تركيا الحديثة أيضًا، والتي يحكمها جميعًا منطق الضّعف والاستكانة والتبعيّة الذّيليّة لمن هُم أقوى منها نتيجة التزام هذه الدّول جميعها بالقيود التي فرضت عليها حدود الهويّات الإقليميّة بعجزها الظّاهر عن القيام بواجبات الاستقلال الحقيقي، وذلك لابتعادها عن الهويّة الحضاريّة الإسلاميّة بامتدادها الجامع.

الخاتمـة

استنتاجاتٌ عن المواجهة بين الدّول العثمانيّة والاقتصاد الغربي

معَ مقارنةٍ بواقع دول الاسْتقلال والتجزئة

يلخّص المؤرخ دونالد كواترت مشاكلَ الاقتصاد العثماني في مرحلة التنظيمات التي شهدها القرن الأخير من عمْر الخلافة العثمانيّة بما يلي: قلّة القوى العاملة التي تبعت قلّة عدد السكان، وهي المشكلةُ المزمنة التي عانت منها الدّولة العثمانيّة، ولكنّها رغم ذلك أقامتْ دولة عظمى لمدّة أكثر من ستة قرون لم يظهر فيها الأثرُ السلبي لهذه القلة إلّا في القرن الأخير، ويرى كواترت أنّ هذه المشكلة منحتِ الدّولة ميزةً إيجابيّة هي وفرةُ الأراضي، والمشكلة الثانية هي خسارة الأراضي الواسعة التي احتلّها الأوروبيّون، أو ساعدوا على انفصالها عن الدّولة العثمانيّة حيث كانت مساحات واسعة لا سيّما في البلقان حيث تركّزت الزراعة والصناعة، ويدلّل على ذلك بأنّ بلغاريا امتلكت من المحاريث الزراعيّة سنة ١٩٠٠ ما لم يمتلكْه الأناضول كاملًا إلّا في سنة ١٩٥٠، وهو ما أثّر على الدولة عقب استقلال بلغاريا، والمشكلة الثالثة هي تقسيمُ وتدمير المجال العثماني الموحّد الذي كان يعتمد على بعضه البعض في كفاية الحاجات الدّاخليّة مجتمعة، وحدثَ ذلك نتيجة المشكلة الثانية وهي خسارةُ الأراضي الواسعة، أمّا المشكلة الرابعة فهي قلّة المهارات الفنيّة رغمَ المحاولات التّعليميّة الحثيثة التي قامتْ بها الدّولة وجعلتها في بعض النواحي تتفوّق على بعض دول أوروبا الكبرى، والمشكلة الخامسة هي تدفّق اللاجئين من الأراضي المفقودة كما حدث بعد حرب القرم حينما لجأ أربعة ملايين مسلم إلى الدّولة العثمانيّة كانوا في البداية عبئًا اجتماعيًّا واقتصاديًّا ضخمًا، ولكنّه ما لبث أن تحول إلى ميْزة حين عمل اللاجئون في الزراعة كما عمل لاجئو البوسنة في الصناعة، وسدّوا ثغرة هامّةً في جدار قوة العمل العثمانيّة، والمشكلة السّادسة هي تقلّب العملة العثمانيّة وعدم استقرارها

لأنّ انخفاض قيمة العملة عطل الخطط التّنمويّة طويلة الأجل، رغم أنّه ساعد في عمليّة التّصدير لأنّه خفّض قيمة الصادرات العثمانيّة وساعد على رواجها، والمشكلة السّابعة تتعلّق بالاستثمار الأجنبي الذي لم يتوفّر لدعم الزراعة والصناعة بل دعم المواصلات ببناء الموانئ وسكك الحديد لدعم المصالح الاقتصاديّة الأوروبيّة، ويرى كواترت أنّ التّنظيمات التي جعلت الدولة مركزيّة ساهمت في هذه المشاكل لأنّ جهاز الدّولة المدني وجيشها العسكري تضخّما جدًّا، وأدّى ذلك إلى نفقات عالية، بالإضافة إلى استنفاد القوى العاملة بعيدًا عن الإنتاج الاقتصادي(١).

ونلاحظ في هذه المشاكل الحضورَ الطّاغي للمخاطر الغربيّة على الدولة العثمانيّة، فخسارة الأراضي كانت ناجمةً عن العدوان الأوروبي، وتدمير المجال الموحّد نجم كذلك عن هذا العدوان، وعن الإصرار الأوروبي والروسي على قطع الصّلات العثمانيّة بالأراضي المحتلّة كما ذكر كواترت نفسه فيما يتعلّق بأراضي البحر الأسود التي وقعت تحت الاحتلال الروسي، ويمكن أنْ نضيف ما فعلتْه فرنسا في الجزائر وتونس، وما فعلته بريطانيا في عدن ومصر والسودان، وما فعلته دول أوروبا الكبرى مجتمعة في الصّومال من تشريح وتقسيم واستتباع، فكلّ هذه البلاد كانت مجالًا واحدًا ثمّ تحوّلت إلى مجالات منقسمة تتبع مراكز أوروبيّة تلبّي حاجاتها الاقتصاديّة بدلًا حتّى من حاجات هذه الأقطار أنفسها، أمّا تدفّق اللاجئين فالسّببُ الخارجي واضح فيه، وأمّا الاستثمار الأجنبي فقد ركّز على تلبية المصالح الغربيّة ولم يأبه بمصالح الأهالي المحليّين، وأخيرًا فإنّ تضخّم أجهزة الدولة وسعيها لتطبيق المركزيّة وكلّ ما تكلّفه ذلك من نفقات ضخمة لا سيّما على الجيش؛ جاء ردًّا على العدوان والخطر من أوروبا.

ويمكننا أنْ نضيف إلى ما ذكره كواترت مما يندرج تحت عنوان الخطر الأوروبي: معاهدات التجارة الحرة التي عرقلتِ الاقتصاد العثماني من النّواحي الماليّة والصناعيّة، والامتيازات الأجنبيّة التي قال المؤرخان شو إنها استخدمت لإبقاء العثماني في مكانه

---

(١) Quataert، ١٩٩٣، ص ١٨٠-١٨٢.

دون تقدّم ولا تطوّر، وهو ما اتّضح في فصل الامتيازات وكيف عارض الأوروبيون بواسطتها كلّ ما كان يمكن أن يطوّر الاقتصاد العثماني، ويمنحه مواردَ جديدة تحصل عليها الدّول العاديّة بسهولة كالرسوم الجمركيّة والحماية للصناعات المحليّة، ويجب ألّا يغيب الأثر السلبي لهذه الامتيازات على الاقتصاد العثماني في آخر عمْر الخلافة، ويمكننا- أيضًا- أنْ نضيف العرقلة المتعمّدة التي مارستها الدول الأوروبيّة ضدّ الإنجازات الاقتصاديّة العثمانيّة، فقد اطّلعنا على العراقيل التي مورست في فرض الرقابة الأجنبيّة على الديون التي قدّمت في البداية بسخاء لتوريط المدينين كما حدث بالفعل في تونس ومصر، وما أدّى إليه ذلك من احتلال عسكري للقطرين، ثمّ في فرض لجنة الدّيون العموميّة على موارد الدولة العثمانيّة بشكلٍ لم ينجز أفضل مما أنجزه السّلطان عبد الحميد كما ذكر ذلك المؤرخان شو، بالإضافة إلى عرقلة كلّ من سكة الحجاز وسكة بغداد رغم أنّ السكك الحديديّة كانت من ضمن الاهتمامات الاستثماريّة الأجنبيّة، ولكنْ لكوْن السّكتين العملاقتين خارج منظومة المصالح الأجنبيّة، بل تصوّرت تلك المصالح أنّهما ستكونان خطرًا عليها؛ سعتْ أوروبا بكلّ ما تستطيعه لوضع العراقيل حتى نجحت بريطانيا في النهاية في تدمير سكّة الحجاز إلى يومنا هذا، كما نجحت في تعطيل سكّة بغداد، ولا ننسى العراقيل التي استخدمت في أنهار العراق، ووصلت حدَّ التدمير والتخريب كما رأينا، وهذه العراقيل كانت خارجَ إطار الامتيازات الأجنبيّة ولم تكن سوى دسائس ومؤامرات ليس لها حتى المسحة القانونيّة التي كانت للامتيازات، ولكنها أثّرت بشكل سلبي جدًّا على الاقتصاد العثماني.

كانت هذه هي مشاكلَ الدولة في عقودها الأخيرة، وقد تمكّنت كما رأينا من تحويل بعض هذه المشاكل إلى مزايا، أو مقاومة عوامل الهدم بكفاءة أكبر من دول التّجزئة التي قامت على أنقاضها، فكيف تمّ ذلك؟

١) يقول المؤرخ دونالد كواترت في مقدّمة كتابه عن أثر التمدّد الاستعماري الاقتصادي الأوروبي في الدولة العثمانيّة إنّ هذه الدولة تمكّنت من الحفاظ على استقلالها

السياسي وقاومت التمدّد الاقتصادي الاستعماري في زمن الإمبرياليّة الذي وقع فيه قسمٌ كبير من العالم تحت السيطرة الأوروبيّة، وكان للمجتمع العثماني في هذا الزمن صراعٌ عنيد ضدّ هذا التمدّد مكّنه من الصمود أمام آثاره المدمّرة[١]، ويقول أيضًا: «لقد استمر الرّعايا العثمانيون بمنع أصحاب الامتيازات من تحقيق أهدافهم، ومنعوا التنفيذ الكامل للترتيبات المنصوص عليها في العقود، وكان ذلك بمساعدة الدولة أحيانًا، وأحيانًا أخرى بالاعتماد على أنفسهم، وطالت مدّة عمليّة التحوّل في المجتمع العثماني لأنّ الحكومة حافظت على استقلالها وحمت الجماعات المقاومة والناقمة من كثيرٍ من تبعات التدخّل الأوروبي المباشر»[٢]، كما تمكّنت الدولة العثمانيّة كثيرًا من فرض مطالبها ومصالحها على الأجانب، سواء كانوا من الدائنين أو المستثمرين أو التجار، أمّا دول الاستقلال والتجزئة فقد جعلت من الوثائق الدوليّة (الغربيّة في حقيقتها) مُثُلًا عليا تسعى لتنفيذها من جانبها بكلّ حماس، وإن تفلّت أصحابها منها، بل إنّ المقاومة في مجتمعاتها تتمسّك بالوثائق الدوليّة لتحقيق العدالة، وذلك رغم افتئات هذه القرارات والمعاهدات على مصالح أمتنا الضعيفة.

٢) اختلف التّغريب العثماني عن التغريب في دول الاستقلال والتجزئة، فالأوّل كان يحكمه منطق الدولة العظمى التي ليس لها مكانٌ إلّا بين الكبار، وكان سيْرُه في طريق الحضارة الغربيّة قد بدأ طوعًا على عكس دول أخرى عاصرته، وفُرض عليها التّغريب بالقوّة، وكان هدفه تقوية الدّولة لمواجهة أعدائها أو للتكافؤ مع أندادها، ولما اكتشفَ أنصار التغريب العثمانيون بعد تواصلهم مع السّياسات الغربيّة وديًّا زمنًا طويلًا[٣] حقيقة العداء الغربي ضدّ العثمانيين، وأنّه ليس موجهًا ضدّ حاكمٍ معين، سرعان ما انقلبوا وحاربوا الحلفاء الغربيين جميعهم في الحرب

(١) Quataert، ١٩٨٣، ص ٣ – ٦.

(٢) نفس المرجع السابق، ص ١١.

(٣) Kasaba، ١٩٨٨، ص ٥٦.

الكبرى الأولى ١٩١٤ - ١٩١٨، أمّا تغريب الاستقلال والتجزئة فكان بطبيعته تابعًا يخدم المصالح الغربيّة حتى لو كانت مناقضةً لمصالح أهالي البلاد، وعول على هذه التبعيّة- حتى في أسوأ صورها كالاستعمار- للّحاق بركب التقدّم رغم وضوح النّتائج السلبيّة التي نتجت عن الخضوع والتبعيّة.

٣) كان للمجتمع العثماني أكثرُ من وسيلة لتحقيق مطالبه، فزيادة على المقاطعة الاقتصاديّة والتهريب، نرى عملَ المؤسّسات الاجتماعيّة على تحْييد آثار الضّغوط السياسيّة والدبلوماسيّة الأجنبيّة، فمثلًا عندما كانت الدّولة تأمر باعتقال عمّال مُضربين أو بوقف نشاط آخرين، كان القضاء يقف إلى جانبهم؛ فإمّا أن يأمر بإخلاء سبيلهم أو بتأييدِ مطالبهم، وربما شاركت الحكومةُ نفسها في دعم المعارضة كما رأينا ذلك في مواجهة احتكار الريجي، هذا عن الدولة العثمانيّة، أمّا دولة الاستقلال والتجزئة فلم يكن لها خيارات في مواجهة المجتمع الدولي (الغربي حقيقة)، وكثيرًا ما انفصلت عن جماهيرها بل قمعتْهم تأييدًا لمطالب المؤسسات الدوليّة وكبحًا لهم عن السّير قُدمًا في المطالبة بحقوقهم، بل إنّ صيغ المطالبة بالحقوق خضعت لإقرار نفس الجهات التي سلبت هذه الحقوق.

٤) كان غيرُ الأتراك من رعايا الدولة العثمانيّة سواء كانوا مسلمين كالأكراد والشركس والبوسنيين، أو من غير المسلمين كاليونانيين والأرمن؛ مُنخرطين في الحياة الاقتصاديّة العامّة، ويتنقّلون بين أرجاء الدولة بحريّة بحثًا عن مواطن الرّزق، ويعبّرون عن مواقفهم ومصالحهم كيفما شاءوا، سواء بتأييد حراك معيّن كالإضراب والمقاطعة الاقتصاديّة أو عدم تأييده والانخراط فيه[1]، وربما زادت مشاركتهم في بعض جوانب العمل والحراك عن مشاركة الأتراك، وذلك مثل دور اللاجئين الشّركس في الزراعة في الأناضول ودور اللاجئين البوسنيين الذين برزوا في صناعة الصّوف المرتبطة بالسجاد وهو ما يظهر الفوائدَ الاقتصاديّة التي

---

(١) Quataert، ١٩٨٣، ص ٨٦ و ٩٧.

منحها اللاجئون المسلمون للاقتصاد العثماني في عهده الأخير[١]، وهذا الوضعُ يمكننا وضعُه في مقارنة مع أوضاع اللاجئين البائسة في ظلّ دول التجزئة التي قامت على الرقعة التي كانت تشغلها الدولة العثمانيّة.

ولديْنا كذلك دور المحليّين غير الأتراك في عمليّة استخراج الفحم[٢]، ودور الأكراد في مقاطعة التجارة النّمساويّة عقب إلحاق البوسنة والهرسك، ودور الأرمن في تشغيل الموانئ، ودور العمال من المسيحيين العثمانيين في عمليات بناء خطّ حديد بغداد[٣]، ودور غير المسلمين في إنتاج الحرير في الدولة[٤]، ويفصّل كواترت ذلك بالقول إنّ الخدمة المدنيّة والعسكريّة كانتا مُتاحتين قانونيًّا لجميع العثمانيين، ولكن غير المسلمين طالبوا بالإعفاء من الخدمة العسكريّة، وحصلوا على ذلك إلى بدايات القرن العشرين، أمّا في الخدمة المدنيّة فقد سُمح للمسلمين فقط بالوصول إلى المناصب العليا، ممّا جعل غير المسلمين يتّجهون إلى الهيمنة على الاقتصاد، لا سيّما التمويل والصّناعة والتجارة الدوليّة [٥]، وهذه التوجّهات كانت ملاحظة في طول التّاريخ الإسلامي حيث وجدنا الفئات القوميّة أو الدينيّة المعزولة عن المناصب السياسيّة العليا تعوض ذلك بالبروز في مجالات هامّة أخرى، سواء كانت علميّة أم اقتصاديّة، وهذا يذكّرنا بعكسه من التشنجات العرقيّة والمذهبيّة والدينيّة التي سادت في حياتنا نتيجة التّدخلات الغربيّة فيما بعد، وقد رأينا التّسامح العثماني مع من يحتاجه سوق العمل فيهاجر إلى الدولة من أوروبا رعايا أوروبيون تمنحهم الدولة الجنسيّة العثمانيّة [٦]، أمّا دولة التجزئة فصنعتْ حواجز عالية بين مَن هُم داخل الحدود، ومَن هُم خارجها من الأخوة والجيران.

(١) Quataert، ١٩٩٢، ص ٤٠.

(٢) Quataert، ١٩٨٣، ص ٤٨.

(٣) نفس المرجع السابق، ص ٧٦ و ٧٩ و ٨٠ و ٩٠ و ٩١ و ٩٩.

(٤)() Quataert، ١٩٩٢، ص ٥٦.

(٥)() Quataert، ١٩٩٣، ص ١٨٢-١٨٣.

(٦) Quataert، ١٩٨٣، ص ٧٦.

٥) كانت الدولة كلّها تستفيدُ من ثروةٍ موجودة في مكانٍ فيها، كالفحم الذي كان سلعة مهمّة تضاهي أهميّة النّفط في زمننا، ومع أنّ الفائدة كانت من نصيب الدّولة عامّة، فإنّ أهل المنطقة التي يوجد فيها هذا المورد لم يحرموا من الاستفادة، فكانوا يتمتّعون باحتكار العمل في مناجمهم، ولا تقبل الدولة الانصياع لكلّ الضغوط الدّبلوماسيّة الفرنسيّة لاستقبال عمّال أجانب مما أفاد عمّال منطقة الإيريجلي العثمانيّين فوائد جمّة، وهي مزايا العمل الإضافي إلى جانب الزراعة التي يمتهنونها.

ولعلّ هذه الرؤية المتوازنة بين مصالح الأمّة ومصالح مناطق الثروات تمنحنا حلًّا للاستقطاب الذي ظهر في عصْرنا بين احتكار القلّة ثرواتٍ هائلة بحجّة وجودها في أرضهم مما يؤدّي إلى تبديدها في استهلاك مُفرط في الترف لا يؤدّي إلى نتيجة إيجابيّة على المدى الطويل حتّى لهذه القلّة، وبين خوف هؤلاء من استباحة ثروتهم على أيدي الأكثريّة، وضياع مكانتهم المميّزة رغم قيامها على أساس منهار.

٦) حقّقت الدولة العثمانيّة إنجازاتٍ اقتصاديّة كبرى في أيامها الأخيرة رغم أنّ العثمانيين كانوا فقراء كما يقول المؤرخ كواترت[١]، ولم يكن عندهم من رؤوس الأموال والثروات ما يغنيهم، وكان متوسط دخل العثماني سنة ١٩١٣ عُشر متوسط دخل الأوروبي و ١/ ٢٠ من دخل البريطاني، ومع ذلك بنيت سكك حديد عملاقة، وتمّ تحقيق قفزة تعليميّة وثقافيّة وانتصارات عسكريّة، فماذا فعلت دول الاستقلال والتجزئة التي ينافس بعضُها أغنى دول العالم في دخل الفرد، وماذا حقّقت في مجالات التقدم والمقاومة؟

٧) الاستنتاج الأهمّ المتعلّق بزمننا هذا هو فيما يتعلّق بسياسات التغريب التي نندفع وراء تبنّيها، ثمّ لا تجرّ لنا سوى الخراب، كما حدثَ مع الدّولة العثمانيّة عندما تحمّس ساستها لفكرة التجارة الحرّة التي سوقتها بريطانيا لمصالحها الذاتيّة،

(١) إيناجيك، ٢٠٠٧، ج ٢، ص ٥١٠.

وظنّ العثمانيون فيها خيرًا يربحونه لخزينتهم وتأييدًا يحصدونه لسياستهم، وكان باب ذلك الاعتقاد السّاذج هو الانبهار بقوّة بريطانيا، والظنّ أنّ ما يصلح لها يمكن أن يصلح لنا، ويؤدّي نفس النتيجة المبْهرة، فكانت النتيجة كما وصفها كواترت أن دفع جهاز الدولة المركزيّة ثمنَ التأييد الأوروبي عندما اتجهت الأنشطة الاقتصاديّة العثمانيّة أكثر نحْو إمداد الغرب بصادرات المواد الخام وشراء منتجات صناعة الغرب الآخذة في التوسّع [1] في الوقت الذي انكمشت فيه الصناعات المحليّة العثمانيّة.

إنّ إعادة استنساخ التجارب الغربيّة أثبتت أنّها تسفر عن نتائج تختلف تمامًا عمّا حدث في بلادها الأصليّة، وتبدّى ذلك اقتصاديًّا في تجربة السكك الحديديّة التي رغم أنّها أفادت الدولة العثمانيّة كثيرًا فإنّ نتائجها لم تكن مشابهة لما أحدثته في الغرب كما سبقَ الاقتباس عن عيساوي، وظهرت هذه الفروق في النتائج أيضًا على الصعيد السّياسي عندما اندفع العثمانيون الشّباب وراء أوهام الديمقراطيّة والدّستوريّة والحريّة فكانت النتائج الفعليّة وبالًا على أمّتهم وتقسيمًا لدولتهم.

لقد بدأ التّغريب الاقتصادي في الدولة العثمانيّة بصورة طوعيّة كما يصفها قصبة[2] وغوفمان[3] في وقتٍ كانت فيه الدولة العثمانيّة مازالت قادرةً على الاختيار الحرّ رغم الضّعف والتراجع، ورغم أنّ غيرها من الدول فرضَ عليها هذا التغريب بالقوّة المسلحة كما حدث في حربي الأفيون في الصين اللتيْن وقعتا في نفس الوقت الذي صدرت فيه فرمانات الإصلاح العثمانيّة (١٨٣٩ - ١٨٥٦).

ورغم وجود الدّوافع الذاتيّة لهذا التغريب[4]، وتشجيع الغرب هذا التوجّه

(١) نفس المرجع السابق، ج ٢، ص ٤٩٣.

(٢) Kasaba، ١٩٨٨، ص ٥٢.

(٣) ماسترز، ٢٠٠٤، ص ٣٨١.

(٤) Kasaba، ١٩٨٨، ص ٥٢.

وارتباط المصلحين بالدوائر الرسميّة الغربيّة كالسّفارات والحكومات[1]، فإن الغرب الذي كان يعلم مضارّ هذه السياسة أقدم عليها بلا تردّد كما سبق ذكره نقلًا عن باموك وأوين وعيساوي، فما كان يهمّ أوروبا هو الوصول إلى المستهلك العثماني كما أكّد كواترت، وليس إنهاض المشرق من ضعفه، ولهذا فشلتْ محاولات فرض الحماية الجمركيّة على الصناعات العثمانيّة في مواجهة إصرار الغربيّين، وهو ما لم يعتبر به التّغريب منذ ذلك الوقت، وظلّ يراهن على النوايا الاستعماريّة الخيريّة والتنمويّة، مع فشل ذريع في كلّ مرّة، وهو ما جعل مؤرخًا رصينًا مثل كواترت يقارن بين قناعة التغريب آنذاك بفائدة التجارة الحرة وبين ما يبدو ذلك اليوم خطأ غير ملائم[2]، ولكنّ التغريب اليوم هو مثله بالأمس لم يعتبر بكل الكوارث التي جلبها لأمّته، ولم يستفدْ حتى مما يقوله مؤرّخو الغرب المنصفون، ولما حلّ عصر الاستقلال والتجزئة اختفى المجال السّياسي الاقتصادي الموحّد الذي كان يمكّن العثمانيين من الصمود والمقاومة في وجه الزحف الرأسمالي فلم تعد الدول المجهريّة قادرةً على المواجهة كما واجهت الصناعة العثمانيّة ظروفَ عصرها القاهرة، واختفت الصناعة الحقيقيّة من مجالنا وأصبحنا معتمدينَ على الغرب اعتمادًا كليًّا.

٨) كان الغربيون يهاجمون المقاومةَ العثمانيّة لهيمنتهم، ويعدّونها تعصبًا مقاومًا للتجديد عند المسلمين، ومازالوا يفعلون ذلك إلى اليوم، فالتعصّب والتشدّد والإرهاب صفات جاهزة لوصف أيّ مقاومة للعدوان الغربي، وهو أمرٌ يوضّح حقيقة التّجديد والتقدم الذي يعنونه، فاحتكار الريجي مثلًا لم يكن يقدّم أيّ تطور يساهم في نهضة الدولة العثمانيّة أو رعاياها، على فرض انفصال المصالح بين الدّولة والرعيّة، وكلّ ممارساته كانت موجهة لمصلحة استعادة الدّائنين أموالهم، ولأجل ذلك استخدم الطرق الإداريّة والفنيّة الحديثة في ذلك الوقت وافترض أنْ يقبل

(١) نفس المرجع السابق، ص ٥٦.

(٢) Quataert، ١٩٩٢، ص ٥٨.

العثمانيون بها رغم الآثار السلبيّة لهيمنة الاحتكار على إنتاجهم، وعمومًا يصف المؤرخ قصبة إدارةَ الدّيــون العموميّة بأنها ذات أثر ضئيل على مكانة الدولة العثمانيّة في الاقتصـــاد العالمي، وأنّ الاقتصـــاد العثمانـــي بالإضافـــة إلـــى اقتصاديـــات الأطراف الأخرى ساهمت في تراكم رأس المال الدولي بواسطة تحويل أرباح الاستثمارات وسداد الديون إلى الدّول المستثمرة والدائنة[١]، ويؤكّد المؤرخان شو محدوديّة الدّور الإيجابي للإدارة في الاقتصاد العثماني[٢]، أمّا هرشلاغ فيؤكّد أنّ المغامرات الرأسماليّة كانت مهتمّة بأرباح المضاربة لكنّها لا تكاد تهتم بالتقدم المحلي [٣]، وأنّ إسهام المصالح الأجنبيّة في تقدم السّكان المحليين كان عارضًا تمامًا [٤]، فلماذا توصف مقاومة الهيمنة الأجنبيّة بعد ذلك بأنها تعصب إلّا إذا كان الواصف نفسه متعصبًا لمصالحه وأنانيًّا في مشاعره؟ ولماذا يكون الاستسلام لمطالب الدائنين الخانقة تطوّرًا وتقدمًا وحداثة في الوقت الذي يساهم فيه هذا الاستسلامُ في استنزاف ثروة البلاد ويقضي على أحد آمالها في التقدّم، كما بين ذلك التقرير الذي رُفع إلى السّلطان عبد الحميد ؟ ولماذا علينا احترام الأنظمة التي تستنزفنا لمجرّد دقّتها وحداثتها حتى لو كانت تعمل لغير صالحنا، ويصبّ تقدمها في جيب غيرنا، وعلى حسابنا؟ كما لو أنّ على الضحيّة أن تستسلمَ للقاتل لمجرّد أنّ سلاحه متطور، وهل يكون التطور بالرضا بتسليم ما بحوزتنا من ثروات، والاستسلام لإرادة الغرب حتى لو كان ذلك مناقضًا لمصالحنا وتطورنا ومستقبلنا؟ وما هو التّجديد المنتظر حينئذ غير الفقر والتخلف لنا؟

إنهم يلوموننا لعدم قبولنا بالتجديد والحداثة والتقدّم والتطور الذي يستفيدون منه وحدهم دوننا، بل على حسابنا، وكأنّ التقدّم صنمٌ يجب أن يعبَد مهما كانت صلتُه

(١) Kasaba، ١٩٨٨، ص ١١٢.

(٢) Shaw، ٢٠٠٢، ج ٢، ص ٢٢٥.

(٣) هرشلاغ، ١٩٧٣، ص ٣٤٨.

(٤) نفس المرجع السابق، ص ٥٣.

ضعيفة بالعابد، وذلك يشبه تمامًا ما ادّعوه عند إقامة الكيان الصهيوني بأنّه سيجلب الحضارة إلى بلادنا في الوقت الذي كانت فيه حضارته وتقدّمه لصالح الغرب وحده واستبعد أهالي البلد من هذه الجنّة في عمليّة تهجير واسعة سنة ١٩٤٨، ومازال حقّ العودة منكرًا عليهم لكي لا يشاركون في قطف ثمار هذا الإنجاز، مما يوضّح الطبيعة الحصريّة والإقصائيّة لهذه الجنة التي وُعدنا بها، ومع ذلك فإن مَن يرفض هذه المعادلة من الجانب المتضرّر يكون عدوًّا للحضارة والتقدّم، رغم أنّه ليس شريكًا في الفائدة ولم ينله غير التّهجير والقتل والاستنزاف والتخلّف والفقر والعدوان والجهل والمرض والإعاقة، فأيّة مفارقة هذه تدلّ على شدة التّمركز الغربي حول الذّات تعدّ ما يصيبها من خير أو شرّ يصيب العالم كله؟ وإلى متى سنظلّ نشهد هذه المركزيّة التي لا ترى في الدنيا سوى نفسها ولا تحسب غيرَ حسابها، وتضع الآخرين في موضعٍ ثانوي إن كان لهم موضع أصلًا؟

٩) ومِن صور هذه المركزيّة الذاتيّة أنّ أوروبا، وبريطانيا على وجه الخصوص، استعملت قوتها واستفادت من ضعفِ غيرها لفرض التجارة الحرّة على العالم دون مراعاة الظّروف التي تمرّ بها بقيّة الأمم، ويبدو أن الإنجليز نسوا في تلك الحقبة الدورَ الذي أدّته الحماية الجمركيّة في دعم صناعاتهم لما كانت وليدة، واندفعوا بشكل مسعور، وصلَ حدّ شنّ الحروب على الغير لتطبيق مبادئ التجارة الحرّة التي تفيدهم وحدهم في تلك الحقبة وتضرّ بصناعة غيرهم، وهو ما كانوا يدركونه تمامًا، ومع ذلك أصرّوا على المضيّ قدمًا في هذا الطريق على حساب غيرهم حتّى في الوقت الذي لم تعمّ فيه التجارة الحرّة أوروبا نفسها، تمامًا كما هو حال الولايات المتّحدة في زمننا حين تطبق الحماية على منتجاتها في وقتٍ تطالب فيه الدول الأخرى بحريّة التجارة.

وعند استنكار هذه الممارسات الغربيّة يرفض أنصارُ التبعيّة هذا الاستنكار بالقول إنّ هذه هي طبيعة السّياسة التي يمارسها كلّ البشر، وربّما انبروا لاستخراج حوادث من تاريخنا لتبرير هذا السّلوك، ومن ثمّ لِمَ الاعتراض إذا كنّا نحن قد فعلنا هذا من

قبل!؟ كما يصوّرون السلوك الغربي بصفته قدرًا على الآخرين أنْ يلوموا أنفسهم وحدها مما يصيبهم من أضرار منه، والردّ على هذه الحجج ليس صعبًا بالنّظر إلى ادعاء الحضارة الغربيّة قيامها على العقل والقانون والسّلوك المتحضر، فإذا كانت هذه الممارسات قد صدرتْ عمّن قبلها من أهل العصور المتخلفة، فكيف يمكننا أن نقبل سلوكًا مماثلًا في عصر الإنسانيّة والعقل والتقدّم الذي أطرى نفسه إلى درجة حسبه البعضُ نهاية التاريخ والجنّة الأرضيّة الموعودة التي تغني عن جنّة السماء؟

ولماذا تسود شريعة القوّة في زمنٍ سيطرت فيه حضارة القانون الذي تعود سلسلته إلى أيّام الرومان؟ وما ميْزة القانون الذي يتفضّل به الغرب على العالم إذا لم يطبّق على الجميع؟ وما الفرق بين حضارة العقل وغابة العضلات إذا كانت القوة هي الحكم في الحالتين؟ وما الفرقُ بين عالم ناطحات السّحاب وعالم الحفر إذا كان الإنسان في الحالتين يقبل لنفسه ما لا يسمح لغيره به ويمارس مع الغير ما لا يقبله لنفسه في ظلّ دروس مستمرّة ومملّة عن قبول الآخر واحترامه؟ ولماذا يسود الحديثُ ابتداءً عن فضيلة الغرب بمنح القانون والتقدّم للعالم عندما تكون المصلحة بتوجيه المديح للغرب الذي يقال للناس إنه مِن صالح البشريّة أنْ تنقاد له وتسير في طريقه، ثمّ لما يحكم هذا الغرب نفسه من رضوا بقيادته يمارس عليهم فكرةَ صراع الوجود والبقاء للأقوى، وهي من قوانين الغابة خلافًا لكلّ المغريات التي قدمت في سبيل بسط هيمنته؟

لا أقول هذا الكلام واقفًا على منبرِ العظات التبشيريّة التي تستجدي الرحمة من القويّ الظالم، فعصاة الغرب قدْ ران الظلمُ على قلوبهم، ولنْ يردعهم رادعٌ بعدما جعلوا المنفعةَ ميزان أعمال الإنسان، فشرعوا بذلك أهواءهم رغم كلّ ما قيل عن هذه المنفعة من ضوابطَ أخلاقيّة، وما وضع عليها من مساحيق تجميليّة، ما أقوله هو لإفاقة أمّة طال سباتُها واستسلامها، وعليها أن تعرف ما لها وما عليها، وأن تكفّ عن الخنوع الذي لا يديمه ولا يضمنه إلّا ضعفها وحسن ظنّها بالآخرين، في الوقت الذي لها فيه كلّ الحقّ في الحياة كبقيّة الأمم، وأن تأخذ مكانها بينها لا مستغِلّة ولا مستغَلّة.

إنّ وجود التفاوت في القوّة بين الأمم أمرٌ طبيعي؛ بل هو سنّةُ التاريخ والحياة البشريّة، وللمغرمين بالتشبيهات الأحيائيّة هناك دائمًا صغير وكبير وقويّ وضعيف، تمامًا كما يوجد هذا في حياة الكائنات، ولكن هذا ليس دعوة لعدوان القادر على العاجز حتى في حياة الغابة التي لا تألف العدوان داخل الفصيلة الواحدة، وإذا كان القانون داخل الدّول قد كفّ يدَ القوي عن الضعيف فما يزال هذا الأمرُ مفقودًا في القانون الدولي والعلاقات الدوليّة إذ مازالت القوة هي الحكم مع زخارف تجميليّة لا أثرَ لها في المحتوى الحقيقي، ونحن لا نستطيع أن نطالب الطبيعة بتحوير مسارها وتغيير سننها ليصبح الجميعُ في نفس مستوى القوّة لمنع الاستغلال، كما لا نستطيع العيش كوحوش البريّة كما حلا للداروينيّة الاجتماعيّة وغيرها من نظريات القوة وتشريع الصراع أن تنظّر، والأجدى في عصر العلم والعقل والإنسان والحريّة والمساواة وغيرها من الشّعارات التي خدعونا بها، أنْ نطالب القويّ بكفّ أذاه لا أن نلوم الضحيّة على ضعفها، كما لا يجوز لنا في الحياة العامّة أن نلوم الطّفل لو تعرض للاعتداء ممن هو أقوى منه، وذلك لأنّ الضعف صفةٌ لن تزول ما بقيت الحياة، فما هي فائدةُ القانون الذي يتباهى به الغرب إذا لم يأخذ على يد القوي الظّالم؟ وما بالنا إذا كان هذا الظّالم هو أستاذ العالم في القانون؟

وإذا كان البحثُ عن سبب التفوّق الأوروبي، أو البحث عن سبب تخلف بقيّة العالم (الثالث) عن اللحاق بهذه الوثبة الغربيّة في تلك الفترة التي سميت العصور الحديثة، أو عن سبب عدم قيام العالم الإسلامي بوثبة مماثلة بعد قرونٍ من العصور الزاهيّة، كلّ ذلك ليس مجالَ البحث هنا، فإنه يجب ألّا يفوتنا أنّ التفاوت الحضاري هو سنة التاريخ البشري، فدائمًا هناك أممٌ تتقدّم وأمم متخلّفة، يقوى بعضها، ويضعف غيرها، كما يوجد دائمًا في الحياة كبار وصغار على السّلم العمري، وأقوياء وضعفاء في البنية، وقادرون وعجزة في القوّة، وليس من طبيعة الحياة المساواة المطلقة بين جميع الأحياء كما ليس من طبيعة التاريخ أنْ تتساوى جميع الأمم في أي زمن، وإذا

كانت أوروبا قد تقدمت في هذا العصر، فقد كانت متخلّفة في عصور أخرى عندما كان غيرها في المقدّمة، وهذه هي طبيعة دورة الحياة.

وليس مجال البحث هنا أيضًا عن دحضِ النّظريات العنصريّة التي فسّرت تقدم الغرب وتخلف غيره في هذه اللحظة من لحظات الزمن، ويدحض هذه النظريات مجرّد النظر في الصورة المتكاملة للتاريخ البشري والتي تظهر كثيرًا من الأمم، وقد تعاقبت على مراكز التقدّم الحضاري من غير أمم الغرب يومَ كانت أوروبا في أحراش التخلف والهمجيّة، وهذه الصّورة الشاملة للتاريخ كافية لدحْض العنصريّة التي ركّزت الصورة على لحظة محدّدة دون غيرها من اللّحظات، واستغلّت جهل الناس بتواريخهم لتفرض حضورها الحصريّ في ساحة التقدم البشري، ورغم الادعاء الغربي بتجاوز العنصريّة العرقيّة، فإنّ منطقها لا يزال مقبولًا على نطاق واسع في الغرب[١]، وبخاصّة لو تعلّق الأمر بالشرق العربي في الولايات المتحدة[٢].

لقد حلا للغربيّين والمنبهرين بهم أنْ يصوّروا الوثبة الغربيّة بصفتها استثناءً في التاريخ البشري الذي وصل قمته بها، والمتمعّن في تفاصيلها يرى أنّ الاستثنائيّة لم تكن في إنجاز ما لم يستطعْه أحدٌ من التطور بقدر ما كانت هذه الاستثنائيّة في موضعين:

أ) في المدى الذي وصلت إليه قوّة الغرب، وجعلته يسيطر على أطراف العالم، ولكن ذلك تمّ ابتداء بالقوة الماديّة القاهرة وليس بقوة إغراء النّموذج، إلّا لو كان الإغراء بالقوة وحدها، وهذا لم يسبق أن حدث لحضارة أخرى، إذ كانت كلّ الحضارات قبل الغرب الحديث تنتشرُ في محيطها الجغرافي، أمّا الأوروبيون فقد انتشروا في العالم أجمع، وكان هذا يُمكن أنْ يكون في صالح العالم ونقطة إيجابيّة لأصحاب النموذج الغربي لو أنهم استخدموا قوّتهم لنشر النموذج الذي يعتقدون أنّه الأفضل بين سكّان الأرض، وذلك على قاعدة لكم ما لنا، وعليكم ما علينا التي

(١) الويشي، ٢٠٠٧، ص ٢٣٧.

(٢) ليتل، ٢٠٠٩، ص ٥٧.

عمل بها النّموذج الإسلامي فيما سبق بدرجات متفاوتة من النجاح والفشل، وقد أظهرت بعض الإنجازات الماديّة للحضارة الغربيّة، في الصحّة مثلًا، عنْ مدى قدرتهم على تطوير شئون الآخرين بصفتهم أقوى وأعلم في مجالات معينة، ولكنْ ما حدث للأسف لم يكن ورديًّا في معظم المجالات، وحال العالم الثّالث الغارق اليوم فيما خلّفه الاستعمار من فقر وجهل ومرض وتخلف مازالت تحرسه معادلة النّهب الدوليّة التي يحكمها القانون الدولي حيث يحتكر ٢٠٪ من نخبة البشر ٨٠٪ من موارد الأرض، يغني عن التّدقيق فيما خلّفته الهيمنة الغربيّة على العالم، ومازالت حارسة لبقائه، وإنّ استمرار علاقة عدم التكافؤ بين الغرب والآخرين تؤكّد إصراره على المضيّ قدمًا في تسخير غيره واستغلاله لمصالحه وعدم مشاركته فيما وصلَ الغربيون إليه إلّا على سبيل التصدّق الذي يعود عليه بالمنفعة قبل المتصدَّق عليه.

ب) وكان الغرب استثناء- أيضًا- فاق غيره من الحضارات السابقة في البوْن الشاسع بين النظريّة والتطبيق، وقد وجدَ فيما سبق هوّة بين قول الإنسان وفعله، وهذا جزءٌ من الطبيعة البشريّة المستمرة، لأنّ الكلام دائمًا أسهلُ وأكثر مثاليّة من التّطبيق الذي يداخله ضعفُ البشر وأهواؤهم وتمركزهم حول ذواتهم، ولكن لم يحدث في السّابق أنْ بلغت الهوّة بين الجانبين؛ النّظري والتطبيقي، ما بلغته الحضارةُ الغربيّة في ذلك، وبخاصّة في تعاملها مع غيرها، إذْ أننا لا نستطيع أن نزنَ أخلاق اللصّ بتعامله داخل بيته مع عائلته، لأنّ الأخلاق الحقيقيّة تظهر في تعامل الإنسان مع مَن له مصلحة في استغلاله وظلمه من الآخرين، وزاد الطّين بلّة أنّ هذه النّقائص لم تقتصرْ على حيّزٍ جغرافي محدود؛ بل شملت العالم كلّه بما وصلت إليه آلة الحضارة الغربيّة من قوة ماديّة قطعت الطّريق على التطوّر الذاتي لمعظم حضارات العالم لصالح بناء المشروع الغربي ورفاهيته على حساب الآخرين الذين لم يكنْ لهم مكانٌ في هذه الجنة، ولا حتى الاقتراب منها، إلّا وفقًا لما يقبله السادة من المهمّشين المحظوظين حسب تقديرهم لمدى نفع هؤلاء في تشْييد هذه الجنة وحراسة حدودها من التطفل، لأنّها يجب أن تظلّ مقصورة على النّخبة المختارة وفقًا لعقيدة الشعب المختار المعلمنة.

لقد رفع الغربُ شعار العقل فما رأينا له أثرًا في مصالحهم التي سُخر العقل لخدمتها في امتصاص دماء الآخرين ولتحقيق أدنى ما في النفس البشريّة من أهواء وأطماع، وهو ما وصفه الدكتور عبد الوهاب المسيري بأنه عقلانيّة الوسائل، أي كيف تقتل، ولا عقلانيّة الغايات، أي لماذا تقتل؟ هذا يعني في واقع الأمر أنّ الرؤية العنصريّة الماديّة يمكن أن توظّف خير الوسائل العلميّة والتقنيّة، العقلانيّة!، في خدمة اللاعقل[1]، ورفع الغرب كذلك شعار الإنسانيّة فلم نرَ في تاريخ الإنسانيّة حصريّة وانغلاقًا كما رأيناها عنده، ورفع شعار المساواة ثمّ عامل الآخر بعنصريّة ضاهتْ أظلم عصور التاريخ، ورفع شعار الحضارة فكان سببًا في تقدّم نفسه وتخلف غيره، ورفع شعار الحريّة فلم نشهدْ في التاريخ عبوديّة حقيقيّة أو مجازيّة أقسى مما مارسه الغرب على حساب الآخرين، ورفع شعار الإخاء فلم يشهد العالم حروبًا أوسع من حروبه الكبرى والصغرى، ورفع شعار السلام فلم يشهد العالم إبادات جماعيّة كالتي صنعها ضدّ قارات بأكملها.

أدّت حصريّة الغرب وإقصائيته إلى فشل مشاريع التبعيّة في التقدم والازدهار، فلم يحصل تابع على التقدم المنشود إلّا عندما أراد الغرب له ذلك، وهذا مما أدّى إلى المعضلة التي وجد أنصار التغريب أنفسهم فيها عندما أدت مشاريعهم إلى خدمة مصالح الغرب وحده دون تحقيق الرّفاهية المنشودة مِن تبعيّتهم التي عوّلوا عليها للحصول على التقدّم إلى حدّ القبول بالاحتلال والاستعمار في سبيل ذلك، ولم يكن هذا الفشل غريبًا أو طارئًا أو مجرّد انحراف عن مسيرة العقل الغربيّة، وذلك لأنّ من طبيعة المنفعة المغروسة في صلب الثّقافة الغربيّة أن يكون صاحبها منافسًا لغيره ومحبًّا لحصر الفوائد في نفسه، وتكتمل دائرة الإقصاء حين يكون قويًّا ومنافسه ضعيفًا، وفي ظلمة الهيمنة الغربيّة فإن المراهنة على الحصول على التقدّم بالسّير على نهج الغرب لن تؤدي إلى نتيجة إيجابيّة سواء بالخضوع له أو بمناوأته، وفرادة الوضع الياباني من بين جميع مَن خضعوا للهيمنة الغربيّة تؤكّد الوضع الأوّل (عدم جدوى الخضوع)

---

(١) المسيري، ٢٠١٠، ص ٣١.

ومصير كلّ التّجارب العربيّة التي اختارت النموذج الغربي، ثمّ اصطدمت بالغرب يُؤكّد الوضع الثاني (عدم جدوى التغريب مع مناوأة الغرب).

١٠) أمّا الاستنتاج الأخير فمتعلّق بدولة الاستقلال والتجزئة التي ثبت عجزُها عن أداء أيّة وظيفة من وظائف الدّول القادرة على الحياة، فهي لا تستطيع إطعامَ نفسها، حتى لو كانت بلدًا زراعيًّا تقليديًّا، ولا تستطيع الدّفاع عن حدودها، ولا تستطيع تلبية حاجات سكّانها، ورغم عدم وجود الدولة المثاليّة المكتفيّة بنفسها فإن درجةَ عجز دول التجزئة جعلتها عالةً على غيرها نتيجة قلّة إمكاناتها، فإمكانات العالم العربي مثلًا موزعة على عددٍ كبير من الدّول، ومبعثرة بينها مما يجعل تكاملها أمرًا مستحيلًا في ظلّ تعدّد الإرادات السياسيّة المتنافسة، بل المتناحرة، وهو أمرٌ من طبيعة الكيانات الصغيرة المتجاورة، وكلّ ما سبق يجعل منطق التبعيّة هو السّائد بينها لتتمكّن من إطعام أنفسها والدّفاع عن حدودها وتلبية حاجات سكانها والعلوّ على نظرائها، ولهذا تتعلّق بمن هو أقوى منها من الكيانات الكبرى التي غالبًا ما تكون معادية لمصالحنا، وليس من العجيب أنْ تصل الخيانة حدّ الاستقواء العلني بالكيان الصهيوني لحماية أمن بلادنا من خطر أهلها والثناء على السّابقة التي ارتكبها بتدمير المفاعل العراقي[١]، وعندما ترفض الغطرسة الصهيونيّة منح بعض الأسلحة لهذه الأنظمة رغم أنّها ليست موجّهة ضدّها، بل ضدّ بعضنا البعض؛ تجد الانبطاح يصل مداه في الاجتهاد لإقناع الصهاينة بأنّ مصالحهم هُم تنسجم مع هذه الأنظمة التي تعرض خدماتها لهم، وأن خيرهم في دعْمها[٢]، كما استقوت نفسُ هذه التوجّهات العميلة في السابق

(١) القدس العربي، ١٣/ ٢/ ٢٠٠٨، مستشار كويتي لمجلس التعاون: إسرائيل ستدمر برنامج إيران النووي وستحمي مع أمريكا دول الخليج.

(٢) القدس العربي، ٢٣/ ٤/ ٢٠٠٧، واشنطن تبيع السعوديّة قنابل لمواجهة التهديد الإيراني برغم معارضة إسرائيل.

(تذكر هذه المعارضة الناتجة عن مجرد الغطرسة الاستعماريّة بمعارضة اللورد كيرزون لإلغاء الامتيازات الأجنبيّة في مفاوضات لوزان وذلك بعدما انتهت دواعي هذه الامتيازات، وصارت الأنظمة في بلادنا كلّها تنفّذ الرغبات الأجنبيّة وتنسجم مع توجهات المصالح الغربيّة دون الحاجة إلى قوانين مفروضة).

بالدول الكبرى لتدمير مشاريع أمتنا الكبرى، ومن هنا فقد تكون العمالة والتبعيّة مفيدة للإرادة السياسيّة المهيمنة في هذه الدول الصغيرة ولكنها مضرّة بمصالح جماهير الأمّة إنْ لم تكن مضرّة بمصالح جمهور كلّ دولة من هذه الدول وإن ظهر عكس ذلك على المدى القريب في وضعٍ يعيش فيه الأثرياء دون بناءِ مستقبل مستقلّ ومضمون، يعمي عيونهم في حاضرهم الترفُ المؤقّت مهما طال مداه.

إنّ مقارنة عجز الدّولة القطريّة في حال عافيتها بقدرة الدولة العثمانيّة الموحّدة في حال عجزها في آخر أيّامها، يجعل المقارنة في صالح الوحدة مهما كان حالها مهترئًا، مع وجوب الالتفات إلى أنّ الضعف حالة طارئة على أيّ كيان كبير جامع إذ يحكمه منطقُ العظمة، ولهذا يسعى للبقاء في المقدّمة، وتجاوز العثرات دائمًا، أمّا الكيان المجهريّ فضعفُه ملازم له مهْما بلغت العافية فيه، ولهذا يبقى ذليلًا تابعًا، وهذا هو السّر في سعي الدّول الكبرى في زمننا لمنع نشوء أيّ كيان جامع موحّد في بلادنا بعدما نجحتْ في القضاء على آخر رموز وحدتنا الذي مثّلته الدولة العثمانيّة.

يترتّب على كلّ ما سبق أنّ أيّة محاولة للخروج من نفق الضّعف والتخلف الذي نتيهُ فيه لا بدّ أن تتوجه لاقتلاع جذور الحدود التي أقامها الاستعمار بين بلادنا لنتمكّن من استغلال إمكاناتنا استغلالًا كفؤًا ونكفّ عن التعلّق بسياسات الدول الكبرى التي لا مصلحة لها في استقلالنا وتقدّمنا، ومن ثمّ في وحدتنا، ولهذا كانت كيانات التجزئة، ومازالت كنزًا استراتيجيًّا للدول الغربيّة لأنّها وضعت إمكاناتها في خدمة هذه الدّول ضمانًا لاستقلالها عن الكيان العثماني الموحّد الذي كانت هذه الكيانات المجهريّة أشواكًا في جنْبِه تستخدمها دول الغرب لطعن الأمّة وتحقيق المصالح الغربيّة ضدّ مصلحة أهالي هذه البلاد كما ثبت ذلك من التآمر على إكمال سكة حديد بغداد ومن تدمير سكة حديد الحجاز.

المراجع

أوّلًا: المراجعُ العربيّة والمعَرّبة:

١- الإبراهيم، حسن علي. (١٩٨٠). الكويت.. دراسة سياسيّة . الكويت: مؤسسة دار العلوم.

٢- البخيت، محمد عدنان (المحرر). (١٩٩٦). الوثائق الهاشميّة: أوراق عبد الله بن الحسين- الخطّ الحديدي الحجازي- المجلد الثامن- القسم الثاني. عمّان.

٣- البيطار، زهير (٢٠٠٣). النفاق وآثاره على مجتمع الصحابة. بيروت: دار الهادي.

٤- الحكيم، يوسف (١٩٨٠). بيروت ولبنان في عهد آل عثمان. بيروت: دار النهار للنشر.

٥- الحكيم، يوسف (١٩٨٠). سوريّة والعهد العثماني. بيروت: دار النهار للنشر.

٦- الحلبي، كامل البالي (١٩٩١). كتاب نهر الذهب في تاريخ حلب. (تحرير: الدكتور شوقي شعث والأستاذ محمود فاخوري) حلب: دار القلم العربي.

٧- الرافعي، عبد الرحمن (١٩٨٧). عصر إسماعيل (جزءان). القاهرة: دار المعارف.

٨- السلطان عبد الحميد الثاني. (١٩٧٩). مذكراتي السياسيّة ١٨٩١-١٩٠٨. بيروت: مؤسسة الرسالة.

٩- الشريف، ماهر (١٩٨٥). تاريخ فلسطين الاقتصادي- الاجتماعي. بيروت: دار ابن خلدون.

١٠- الشقيري، أحمد (٢٠٠٦). الأعمال الكاملة، (ستة أجزاء). بيروت: مركز دراسات الوحدة العربيّة.

١١- الشملان، سيف مرزوق (١٩٨٦). من تاريخ الكويت. الكويت: ذات السلاسل.

١٢- الشناوي، عبد العزيز محمد (١٩٩٧). الدولة العثمانيّة دولة إسلاميّة مفترى عليها. القاهرة: مكتبة الأنجلو المصريّة.

١٣- الشوابكة، أحمد فهد بركات. (١٩٨٤). حركة الجامعة الإسلاميّة . الزرقاء: مكتبة المنار.

١٤- الضيقة، حسن. (٢٠٠٢). دولة محمد علي والغرب: الاستحواذ والاستقلال. الدار البيضاء وبيروت: المركز الثقافي العربي.

١٥- العزاوي، عباس (٢٠٠٤). موسوعة تاريخ العراق بين احتلالين (٨ أجزاء). بيروت: الدار العربيّة للموسوعات.

١٦- العزاوي، قيس جواد (١٩٩٤). الدولة العثمانيّة: قراءة جديدة لعوامل الانحطاط. بيروت وتامبا- فلوريدا: الدار العربيّة للعلوم ومركز دراسات الإسلام والعالم.

١٧- العطري، عبد الغني (١٩٩٨). اعترافات شامي عتيق: سيرة ذاتيّة وصور دمشقيّة. دمشق: دار البشائر للطباعة والنشر والتوزيع.

١٨- العيسوي، إبراهيم (١٩٨٩). قياس التبعيّة في الوطن العربي. بيروت: مركز دراسات الوحدة العربيّة.

١٩- القضيّة المصريّة ١٨٨٢-١٩٥٤. (١٩٥٥). القاهرة: المطبعة الأميريّة.

٢٠- الكيالي، عبد الوهاب (١٩٩٩). موسوعة السياسة (٧ أجزاء). بيروت: المؤسسة العربيّة للدراسات والنشر.

٢١- المحامي، محمد فريد بك (١٩٩٨). تاريخ الدولة العليّة العثمانيّة. (تحرير: الدكتور إحسان حقي) بيروت: دار النفائس.

٢٢- المسيري، عبد الوهاب (١٩٨٠). أرض الميعاد: دراسة نقديّة للصهيونيّة السياسيّة. القاهرة: الهيئة العامة للاستعلامات.

٢٣- المسيري، عبد الوهاب (٢٠١٠). العلمانيّة والحداثة والعولمة (حوارات-٢). (تحرير: سوزان حرفي) دمشق: دار الفكر.

٢٤- الملا، أحمد صلاح (٢٠٠٨). جذور الأصوليّة الإسلاميّة في مصر المعاصرة: رشيد رضا ومجلة المنار ١٨٩٨-١٩٣٥. القاهرة: دار الكتب والوثائق القوميّة .

٢٥- المنجرة، المهدي (٢٠٠٥). الحرب الحضاريّة الأولى. الدار البيضاء: المركز الثقافي العربي.

٢٦- المويلحي، إبراهيم (٢٠٠٧). الأعمال الكاملة. (تحرير: روجر آلن) القاهرة: المجلس الأعلى للثقافة.

٢٧- النجفي، سالم توفيق (٢٠١١). الأمن الغذائي العربي. بيروت: مركز دراسات الوحدة العربيّة.

٢٨- النفزاوي، محمد الناصر (٢٠٠١). التيارات الفكريّة السياسيّة في السلطنة العثمانيّة ١٨٣٩-١٩١٨. صفاقس وتونس: دار محمد علي الحامي للنشر والتوزيع وكليّة العلوم الإنسانيّة والاجتماعيّة.

٢٩- الهنيدي، سحر (٢٠٠٣). التأسيس البريطاني للوطن القومي اليهودي: فترة هربرت صامويل، ١٩٢٠-١٩٢٥. (ترجمة: عبد الفتاح الصبحي) بيروت: مؤسسة الدراسات الفلسطينيّة.

٣٠- الـوردي، علي (٢٠٠٤). لمحات اجتماعيّة من تاريخ العراق الحديث. قم: مكتبة الصدر.

٣١- الوعـــري، نائلة (٢٠٠٧). دور القنصليات في الهجرة والاستيطان اليهودي في فلسطين ١٨٤٠-١٩١٤. عمّان: دار الشروق.

٣٢- الويشـي، عطيّة (٢٠٠٧). الصراع في الفكر الغربي. القاهرة: نهضة مصر للطباعة والنشر والتوزيع.

٣٣- أبي فاضل، وهيب (٢٠٠٧). موسوعة عالم التاريخ والحضارة (١٠ أجزاء). نوبليس.

٣٤- أندرسون، بيري (١٩٨٣). دولة الشرق الاستبداديّة (ترجمة: بديع عمر نظمي) بيروت: مؤسسة الأبحاث العربيّة.

٣٥- أنطونيوس، جورج (١٩٧٨). يقظة العرب: تاريخ حركة العرب القوميّة . (ترجمة: الدكتور ناصر الدين الأسد والدكتور إحسان عباس) بيروت: دار العلم للملايين.

٣٦- أداموف، ألكسندر (٢٠٠٩). ولايّة البصرة في ماضيها وحاضرها. (ترجمة: هاشم صالح التكريتي) لندن: دار الوراق للنشر.

٣٧- إلدم، إدهم، و غوفمان، دانيال، و ماسترز، بروس. (٢٠٠٤). المدينة العثمانيّة بين الشرق والغرب: حلب-أزمير- إسطنبول. (ترجمة: د. رلى ذبيان) الرياض: مكتبة العبيكان.

٣٨- أنيـس، محمد (١٩٩٣). الدولة العثمانيّة والشرق العربي (١٥١٤ ـ ١٩١٤م)، مكتبة الأنجلو المصريّة، القاهرة.

٣٩- أورين، مايكل (٢٠٠٨). القوة والإيمان والخيال: أمريكا في الشرق الأوسط منذ عام ١٧٧٦ حتى اليوم. (ترجمة: آسر حطيبة) أبو ظبي والقاهرة: كلمة وكلمات عربيّة.

٤٠- أوزتونـا، يلماز (١٩٩٠). تاريخ الدولة العثمانيّة (جزءان). (ترجمة: عدنان محمود سلمان) إستانبول: مؤسسة فيصل للتمويل.

٤١- أوغلو، عبد القادر ده ده (١٩٩٨-١٩٩٩). السلاطين العثمانيون. (ترجمة: محمد جان) تونس: دار سحنون للنشر والتوزيع.

٤٢- أوغلي، أكمل الدين إحسان (المحرر) (١٩٩٩). الدولة العثمانيّة تاريخ وحضارة (جزءان). (ترجمة: صالح سعداوي) إستانبول: مركز الأبحاث للتاريخ والفنون والثقافة الإسلاميّة .

٤٣- أويـن، روجر (١٩٩٠). الشرق الأوسط في الاقتصاد العالمي ١٨٠٠-١٩١٤. بيروت: مؤسسة الأبحاث العربيّة.

٤٤- أوين، روجر (٢٠٠٥). اللورد كرومر الإمبريالي والحاكم الاستعماري. (ترجمة: رءوف عباس) القاهرة: المجلس الأعلى للثقافة.

٤٥- إينالجيك، خليل (المحرر). (٢٠٠٧). التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للدولة العثمانيّة (جزآن). (ترجمة: د. قاسم عبده قاسم) بيروت: دار المدار الإسلامي.

٤٦- بامـوك، شوكت (٢٠٠٥). التاريخ المالي للدولة العثمانيّة . (ترجمة: د. عبد اللطيف الحارس) بيروت: دار المدار الإسلامي.

٤٧- بـدر، حبيب، و سليم، سعاد، و أبو نهرا، جوزيف (تحرير). (٢٠٠٢). المسيحيّة عبر تاريخها في المشرق. بيروت: مجلس كنائس الشرق الأوسط.

٤٨- بني يونس، مأمون أصلان (٢٠٠٠). قافلة الحج الشامي في شرقي الأردن في العهد العثماني ١٥١٦-١٩١٨. عمّان: مؤسسة حمادة للخدمات والدراسات الجامعيّة ودار الكندي للنشر والتوزيع بدعم من وزارة الثقافة.

٤٩- بيــات، فاضل (٢٠٠٣). دراسات في تاريخ العرب في العهد العثماني. بيروت: دار المدار الإسلامي.

٥٠- بن سوسان، جيرار، ولابيكا، جورج (تحرير) (٢٠٠٣). معجم الماركسيّة النقدي. (ترجمة جماعيّة) صفاقس: دار محمد علي للنشر، وبيروت: دار الفارابي.

٥١- بيسيس، صوفي (٢٠٠٢). الغرب والآخرون: قصة هيمنة. (ترجمة: نبيل سعد) القاهرة: دار العالم الثالث.

٥٢- تاريخ فلسطين في طوابع البريد: مجموعة نادر خيري الدين أبو الجبين (٢٠١١). بيروت: مؤسسة الدراسات الفلسطينيّة.

٥٣- توما، الياس (١٩٨٧). التطورات الاقتصاديّة والسياسيّة في الوطن العربي منذ سنة ١٩٥٠: دراسة مقارنة. (ترجمة: عبد الوهاب الأمين) الكويت: مؤسسة الكويت للتقدم العلميّة.

٥٤- ج. بيك، فردريك (٢٠٠٤). تاريخ شرقي الأردن وقبائلها. (ترجمة: بهاء الدين طوقان) عمّان: الأهليّة للنشر والتوزيع.

٥٥- جوردون، جون ستيل. (٢٠٠٨). إمبراطوريّة الثروة: التاريخ الملحمي للقوة الاقتصاديّة الأمريكيّة- سلسلة عالم المعرفة (٣٥٧). (ترجمة:محمد مجد الدين باكير) الكويت: المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب.

٥٦- جويس، مريم (٢٠٠١). الكويت ١٩٤٥-١٩٩٦ رؤية إنجليزيّة- أمريكيّة. (ترجمة: مفيد عبدوني) بيروت: دار أمواج للنشر والتوزيع.

٥٧- حجار، جوزف (١٩٧٦). أوروبا ومصير الشرق العربي: حرب الاستعمار على محمد علي والنهضة العربيّة. (ترجمة: بطرس الحلاق وماجد نعمة) بيروت: المؤسسة العربيّة للدراسات والنشر.

٥٨- حلاق، حسان (١٩٩٣). دور اليهود والقوى الدوليّة في خلع السلطان عبد الحميد الثاني عن العرش (١٩٠٨-١٩٠٩). بيروت: دار بيروت المحروسة للطباعة والنشر.

٥٩- حلاق، حسان (١٩٩٩). موقف الدولة العثمانيّة من الحركة الصهيونيّة ١٨٩٧-١٩٠٩. بيروت: دار النهضة العربيّة.

٦٠- حمدان، حمدان. (١٩٩٣). الخليج بيننا: قطرة نفط بقطرة دم. بيروت: بيسان للنشر والتوزيع.

٦١- الخالدي، وليد (١٩٩٨). الصهيونيّة في مائة عام (١٨٩٧-١٩٩٧). بيروت: دار النهار للنشر.

٦٢- خضر، بشارة (٢٠٠٣). أوروبا وفلسطين من الحروب الصليبيّة حتى اليوم. بيروت: مركز دراسات الوحدة العربيّة.

٦٣- رائسي، إدريس الناصر (٢٠٠٧). العلاقات العثمانيّة- الأوروبيّة في القرن السادس عشر. بيروت: دار الهادي.

٦٤- رتشتين، تيودور (١٩٥٠). تاريخ المسألة المصريّة ١٨٧٥-١٩١٠. (ترجمة: عبد الحميد العبادي ومحمد بدران) القاهرة: لجنة التأليف والترجمة والنشر.

٦٥- روجان، يوجين (٢٠١١). العرب من الفتوحات العثمانيّة إلى الحاضر. (ترجمة: محمد إبراهيم الجندي) القاهرة: كلمات عربيّة للترجمة والنشر.

٦٦- رودنسون، مكسيم (١٩٨٢). الإسلام والرأسماليّة. (ترجمة: نزيه الحكيم) بيروت: دار الطليعة.

٦٧- زكي، رمزي (١٩٨٧). التاريخ النقدي للتخلف- سلسلة عالم المعرفة (١١٨). الكويت: المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب.

٦٨- زكي، رمزي (١٩٨٩). الاقتصاد العربي تحت الحصار. بيروت: مركز دراسات الوحدة العربيّة.

٦٩- زهران، جمال (٢٠٠٦). منهج قياس قوة الدول واحتمالات تطور الصراع العربي- الإسرائيلي. بيروت: مركز دراسات الوحدة العربيّة.

٧٠- زيادة، خالد (١٩٨٣). تطور النظرة الإسلاميّة إلى أوروبا. بيروت: معهد الإنماء العربي.

٧١- سلوت، ب. ج. (٢٠٠٨). مبارك الصباح مؤسس الكويت الحديثة ١٨٩٦-١٩١٥. (ترجمة: السيد عيسوي أيوب) الكويت: مركز البحوث والدراسات الكويتيّة.

٧٢- شفيق، منير (١٩٨٣). الإسلام وتحديات الانحطاط المعاصر، لندن: دار طه للنشر.

٧٣- صايغ، أنيس (المحرر) (١٩٩٠). الموسوعة الفلسطينيّة- القسم الثاني: الدراسات الخاصة (٦ أجزاء). بيروت: هيئة الموسوعة الفلسطينيّة.

٧٤- صايغ، أنيس (المحرر). (١٩٨٤). الموسوعة الفلسطينيّة- القسم العام (٤ أجزاء). دمشق: هيئة الموسوعة الفلسطينيّة.

٧٥- صايغ، يزيد. (١٩٩٢). الصناعة العسكريّة العربيّة. بيروت: مركز دراسات الوحدة العربيّة.

٧٦- صايغ، يوسف عبد الله (١٩٨٣). الاقتصاد العربي إنجازات الماضي واحتمالات المستقبل. بيروت: دار الطليعة.

٧٧- ضاهر، مسعود (٢٠٠٢). النهضة اليابانيّة المعاصرة: الدروس المستفادة عربيا. بيروت: مركز دراسات الوحدة العربيّة.

٧٨- عبد الرحمن، تهاني شوقي (٢٠١١). نشأة دولة تركيا الحديثة ١٩١٨-١٩٣٨م. القاهرة: دار العالم العربي.

٧٩- عبد الفضيل، محمود (١٩٧٩). النفط والمشكلات المعاصرة للتنميّة العربيّة - سلسلة عالم المعرفة(١٦) نسخة مدمجة. الكويت: المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب.

٨٠- عفيفي، محمد (٢٠٠٥). عرب وعثمانيون: رؤى مغايرة. القاهرة: دار الشروق.

٨١- علي، محمد كرد (٢٠٠٧). خطط الشام. القاهرة: مكتبة ابن تيميّة.

٨٢- عيساوي، شارل (١٩٩٠). التاريخ الاقتصادي للهلال الخصيب. (ترجمة: د.رءوف عباس حامد) بيروت: مركز دراسات الوحدة العربيّة.

٨٣- فاروقي، ثريا (٢٠٠٨). الدولة العثمانيّة والعالم المحيط بها. (ترجمة: د. حاتم الطحاوي) بيروت: دار المدار الإسلامي.

٨٤- فتح الله، سعد حسين (١٩٩٩). التنميّة المستقلة: المتطلبات والاستراتيجيات والنتائج. بيروت: مركز دراسات الوحدة العربيّة.

٨٥- فرجاني، نادر (١٩٨٠). هدر الإمكانيّة : بحث في مدى تقدم الشعب العربي نحو غاياته. بيروت: مركز دراسات الوحدة العربيّة.

٨٦- فرو، مارك (المحرر). (٢٠٠٧). الاستعمار: الكتاب الأسود (١٦٠٠-٢٠٠٠م). (ترجمة: محمد أحمد صبح) بيروت: شركة قدمس للنشر والتوزيع.

٨٧- فليت، كات (٢٠٠٤). التجارة بين أوروبا والبلدان الإسلاميّة في ظل الدولة العثمانيّة . (ترجمة: أيمن الأرمنازي) الرياض: مكتبة العبيكان.

٨٨- قرم، جورج (١٩٨٢). التبعيّة الاقتصاديّة: مأزق الاستدانة في العالم الثالث في المنظار التاريخي. بيروت: دار الطليعة.

٨٩- قصاب، سوسن آغا و تدمري، خالد عمر (٢٠٠٢). بيروت والسلطان: ٢٠٠ صورة من محفوظات عبد الحميد الثاني. بيروت: منشورات تراب لبنان بالتعاون مع بلديّة بيروت.

٩٠- قصة زراعة ٢ مليون طن من القمح في المملكة العربيّة السعوديّة، وزارة الإعلام- الشّئون الإعلاميّة، المملكة العربيّة السعوديّة.

٩١- قورشون، زكريا (٢٠٠٥). العثمانيون وآل سعود في الأرشيف العثماني (١٧٤٥-١٩١٤). بيروت: الدار العربيّة للموسوعات.

٩٢- كارابل، زاكري (٢٠١٠). أهل الكتاب: التاريخ المنسي لعلاقة الإسلام بالغرب. بيروت: دار الكتاب العربي.

٩٣- كواترت، دونالد (٢٠٠٤). الدولة العثمانيّة ١٧٠٠-١٩٢٢. (ترجمة: أيمن أرمنازي) الرياض: مكتبة العبيكان.

٩٤- لوتسكي (٢٠٠٧). تاريخ الأقطار العربيّة الحديث. بيروت: دار الفارابي.

٩٥- لورنس، هنري (٢٠١٨). الأزمات الشرقيّة : المسألة الشرقيّة واللعبة الكبرى ١٧٦٨-١٩١٤. (ترجمة: بشير السباعي) القاهرة: المركز القومي للترجمة.

٩٦- لوريمر، ج ج. دليل الخليج (١٤ جزءا). (ترجمة: قسم الترجمة بمكتب أمير قطر) الدوحة: مكتب أمير قطر خليفة بن حمد آل ثاني.

٩٧- لويس، برنارد (٢٠١٦). ظهور تركيا الحديثة. (ترجمة: د. قاسم عبده قاسم وساميّة محمد) القاهرة: المركز القومي للترجمة.

٩٨- ليتل، دوجلاس (٢٠٠٩). الاستشراق الأمريكي: الولايات المتحدة والشرق الأوسط منذ ١٩٤٥. (ترجمة: طلعت الشايب) القاهرة: المركز القومي للترجمة.

٩٩- مجموعة من المستشرقين. (١٩٦٩). دائرة المعارف الإسلاميّة (١٦ جزءا). (تحرير: إبراهيم زكي خورشيد وأحمد الشنتناوي ود. عبد الحميد يونس) القاهرة: دار الشعب.

١٠٠- محافظة، علي (٢٠١١). بريطانيا والوحدة العربيّة ١٩٤٥-٢٠٠٥، بيروت: مركز دراسات الوحدة العربيّة.

١٠١- محيو، سعد (٢٠١٠). مأزق الحداثة العربيّة من احتلال مصر إلى احتلال العراق. بيروت: مركز دراسات الوحدة العربيّة.

١٠٢- مذكرات السلطان عبد الحميد. (١٩٩١). (ترجمة: محمد حرب) دمشق: دار القلم.

١٠٣- مكارثي، جستن (٢٠٠٥). الطرد والإبادة مصير المسلمين العثمانيين ١٨٢١-١٩٢٢. (ترجمة: فريد الغزي) دمشق: قدمس.

١٠٤- مناع، عادل (١٩٩٩). تاريخ فلسطين في أواخر العهد العثماني ١٧٠٠-١٩١٨ (قراءة جديدة). بيروت: مؤسسة الدراسات الفلسطينيّة.

١٠٥- منصور، جوني (٢٠٠٨). الخط الحديدي الحجازي: تاريخ وتطور قطار درعا-حيفا. القدس: مؤسسة الدراسات المقدسيّة.

١٠٦– موسنسون، ميري شيفير (٢٠١٩). العلم عند العثمانيين: الإبداع الثقافي والتبادل المعرفي. (ترجمة: محمد شعبان صوان) بيروت: دار الروافد الثقافيّة، والجزائر: دار ابن النديم.

١٠٧– نظمي، وميض جمال عمر (١٩٨٦). الجذور السياسيّة والفكريّة والاجتماعيّة للحركة القوميّة العربيّة (الاستقلاليّة) في العراق. بيروت: مركز دراسات الوحدة العربيّة.

١٠٨– نوار، عبد العزيز سليمان (١٩٦٧). داود باشا والي بغداد. القاهرة: دار الكاتب العربي للطباعة والنشر.

١٠٩– نوار، عبد العزيز سليمان (١٩٦٨). المصالح البريطانيّة في أنهار العراق (١٦٠٠–١٩١٤). القاهرة: مكتبة الأنجلو المصريّة.

١١٠– نوار، عبد العزيز سليمان (١٩٦٨). مصر والعراق: دراسة في تاريخ العلاقات بينهما حتى نشوب الحرب العالميّة الأولى. القاهرة: مكتبة الأنجلو المصريّة.

١١١– هاسلب، جون (١٩٧٤). السلطان الأحمر عبد الحميد. (ترجمة: فيليب عطا الله) بيروت: دار الروائع الجديدة.

١١٢– هرشلاغ، ز.ي. (١٩٧٣). مدخل إلى التاريخ الاقتصادي الحديث للشرق الأوسط. (ترجمة: مصطفى الحسيني) بيروت: دار الحقيقة.

١١٣– هوبزباوم، إريك (٢٠٠٧). عصر الثورة: أوروبا (١٧٨٩–١٨٤٨). (ترجمة: د. فايز الصياغ) بيروت: المنظمة العربيّة للترجمة.

١١٤– هوبزباوم، إريك (٢٠٠٨). عصر رأس المال(١٨٤٨–١٨٧٥). (ترجمة: د. فايز الصياغ) بيروت: المنظمة العربيّة للترجمة.

١١٥– هوبزباوم، إريك (٢٠١١). عصر الإمبراطوريّة (١٨٧٥–١٩١٤). (ترجمة: فايز الصياغ) بيروت: المنظمة العربيّة للترجمة.

١١٦– هيكل، محمد حسنين (١٩٩٢). حرب الخليج: أوهام القوة والنصر. القاهرة: مركز الأهرام للترجمة والنشر.

١١٧– وولف، إريك (٢٠٠٤). أوروبا ومن لا تاريخ لهم. (ترجمة: فاضل جتكر) بيروت: المنظمة العربيّة للترجمة.

١١٨– يلماز، عمر فاروق (١٩٩٩). السلطان عبد الحميد خان الثاني بالوثائق. (ترجمة: طارق عبد الجليل السيد) استانبول: دار نشر عثمانلي.

• ثانيًا: المراجع الأجنبيّة:

1- Aldrich، Robert (ed) (2007). The Age of Empires. London: Thames & Hudson.

2- Alghanim، Salwa. (1998) The Reign of Mubarak Al-Sabah: Shaikh of Kuwait 1896-1915. London and New York: I.B. Tauris Publishers.

3- Al-Qasimi، Sultan Bin Muhammad (ed)(1999) . The Gulf in Historic Maps 1478-1861. Leicester، England: Streamline Press Limited.

1- Ata، Bahri. (1997) The Transfer of Telegraph Technology to the Ottoman Empire in the 19th Century. Istanbul: Bogazici University.

2- Cetinsaya، Gokhan. (2006) Ottoman Administration of Iraq، 1890-1908. New York: Routledge.

3- Encyclopedia Britannica ، Fifteenth (ed) (1987)Chicago: University of Chicago.

4- Goodwin، Jason. (1999) Lords of the Horizons : A History of the Ottoman Empire. New York: Henry Holt and Company.

5- Issawi، Charles. (2010) An Economic History of the Middle East and North Africa. London: Routledge.

6- Jastrow، Morris. The War and the Bagdad Railway: The Story of Asia Minor and it(s) Delation(Relation) to the Present Conflict. Charleston، South Carolina: BiblioLife.

7- Kasaba، Resat. (1988) The Ottoman Empire and The World Economy: The Nineteenth Century. New York: State University of New York.

8- Lewis، Norman N.. (2009) Nomads and Settlers in Syria and Jordan، 1800-1980. Cambridge: Cambridge University Press.

9- McMurray، Jonathan S.. (2001) Distant Ties: Germany، the Ottoman Empire، and the Construction of the Baghdad Railway. London: Praeger.

10- New Standard Encyclopedia. (1999). Chicago: Ferguson Publishing Company.

11- Nicholson، James. (2005) The Hijaz Railway. London and Riyadh: Stacey International and Al-Turath.

12- Pamuk، Sevket. (1987) The Ottoman Empire and the European Capitalism، 1820-1913. Cambridge: Cambridge University Press.

13- Quataert، Donald. (1983) Social Disintegration and Popular Resistance in the Ottoman Empire، 1881-1908. New York: New York University Press.

14- Quataert، Donald (1992). Manufacturing and Technology Transfer in the Ottoman Empire، 1800-1914، Istanbul-Strasbourg: The Isis Press.

15- Quataert، Donald (1993). Workers، Peasants and Economic Change in the Ottoman Empire، 1730-1914 . Istanbul: The Isis Rress.

16- Quataert، Donald. (2002) Ottoman Manufacturing in the Age of the Industrial Revolution. Cambridge: Cambridge University Press.

17- Quataert، Donald. (2005) The Ottoman Empire 1700-1922. Cambridge: Cambridge University Press.

18- Shaw، Stanford J. & Shaw، Ezel Kural. (2002) History of the Ottoman Empire and Modern Turkey، Vol. II. Cambridge: Cambridge University Press.

19- Shaw، Stanford J.. (2000) History of the Ottoman Empire and Modern Turkey، Vol. 1 . Cambridge : Cambridge University Press.

20- Wheatcroft، Andrew (1995). The Ottomans: Dissolving Images. London: Penguin Books.

●ثالثًا: مواقعُ الإنترنت:

١- صفحة الإمبراطوريّة العثمانيّة على الفيس بوك، والتي كان يديرها الأستاذ محمد العوض من الأردن، وزوّدت هذا الكتاب بصور نفيسة.

٢- ٧ دول عربيّة تؤيّد سياسات الصين ضدّ مسلمي الإيغور. (١٣ يوليو، ٢٠١٩). تمّ الاسترداد من موقع الجزيرة نت- الأخبار.

٣- ٦٠ مليارًا صفقة تسلح سعوديّة أمريكيّة . (١٣ سبتمبر، ٢٠١٠). تمّ الاسترداد من موقع الجزيرة نت- الأخبار.

٤- أخبار مصر. (٢٣ أكتوبر، ٢٠٠٧). الأرصدة العربيّة بالخارج تخطّت ٩٠٠ مليار دولار. تمّ الاسترداد من موقع مصرس.

٥- إدارة موقع الجغرافيّين العرب. (٢٧ مايو، ٢٠٠٨). التجارة الخارجيّة والتنمية العربيّة . تمّ الاسترداد من موقع منتديات الجغرافيون العرب.

٦- أديب، عبد السلام. (٢٥ سبتمبر، ٢٠٠٣). التقسيم الدولي الجديد للعمل. تمّ الاسترداد من موقع الحوار المتمدن.

٧- الأرصدة العربيّة في الغرب: بداية انسحاب محتشمة وأمريكا تحتفظ بـ٦٠٪ من ١٣٠٠ بليون دولار. (٢٨ يوليو، ٢٠٠٢). تم الاسترداد من موقع العصر.

٨- الأرمشي، عماد (١١ أغسطس، ٢٠٠٩). حديث الذكريات عن أحياء دمشق. تمّ الاسترداد من موقع ياسمين الشام.

٩- الأشغال: الانتهاء من تحديد مسار سكة الحديد، KuwaitNews، ١١/ ١٠/ ٢٠١٧.

١٠- الإنجازات: السكك الحديديّة (٨ نوفمبر، ٢٠١٩). تمّ الاسترداد من موقع الأمانة العامة لمجلس التعاون لدول الخليج العربيّة.

١١- التّل، سفيان (٥ ديسمبر، ٢٠٠٤). ندوات ومحاضرات- قناة البحرين بين الاعتبارات الفنيّة والاعتبارات السياسيّة. تمّ الاسترداد من موقع الدكتور المهندس سفيان التل.

١٢- التل، سفيان. (١٦ ديسمبر، ٢٠٠٣). أخبار وصحافة- مراحل تطور مشروع تنفيذ قناة تربط بين البحر الميت وأحد البحار المفتوحة. تمّ الاسترداد من موقع الدكتور المهندس سفيان التل.

١٣- الخضر، محمد (١٨ أغسطس، ٢٠٠٨). الاحتفال بالذكرى المئويّة لانطلاقة سكة حديد الحجاز. تمّ الاسترداد من موقع الجزيرة نت- الأخبار-ثقافة وفن.

١٤- السباهي، زكريا (بلا تاريخ). الامتيازات الأجنبيّة. تمّ الاسترداد من موقع الموسوعة العربيّة.

١٥- ستضمن ٥٠ ألف وظيفة في أمريكا: ٨٤ مقاتلة أمريكيّة إلى السعوديّة بملايين الدولارات. (٢٩ ديسمبر، ٢٠١١). تمّ الاسترداد من موقع الدوليّة.

١٦- السعوديّة تستورد مليوني طنّ من القمح. (١٦ يونيو، ٢٠١١). تمّ الاسترداد من موقع التجديد العربي.

١٧- «سكة حديد السلام».. محاولة إسرائيليّة «خبيثة» لسرقة فكرة خط الحجاز (خبيران). (٩ نوفمبر، ٢٠١٨). تمّ الاسترداد من موقع شبكة مواقع الأناضول.

١٨- صحيفة الراية القطريّة. (٢٨ أغسطس، ٢٠١١). أبو غزالة: العالم العربي ملاذ آمن للاستثمارات والمدخرات. تمّ الاسترداد من موقع الخليج في الإعلام.

١٩- ضعف حجم التجارة البينيّة بين الدول العربيّة . (٢٤ فبراير، ٢٠٠٧). تمّ الاسترداد من موقع ٢٦ سبتمبر .

٢٠- عبد السميع، بسام (٢٩ أغسطس، ٢٠١١). النفط يشكل ٧٥٪ من الصادرات العربيّة و٨٠٪ من الإيرادات خلال العقد الماضي. تمّ الاسترداد من موقع منتدى الإمارات الاقتصادي.

٢١- العمروسي، صلاح (بلا تاريخ). الفشل الصناعي وخرافة نظريّة المزايا النسبيّة.
٢٢- الفارس، أسعد (٢٤ نوفمبر، ٢٠١١). الرياض تعرض على الأمريكيين حقيبة استثماريّة بتريليون دولار. تمّ الاسترداد من موقع الاقتصاديّة.
٢٣- الفـاو: الفجوة الغذائيّة العربيّة اتسعت إلى ٣٧ مليار دولار. (١٨ نوفمبر، ٢٠١١). تمّ الاسترداد من موقع نبأ نيوز.
٢٤- قناة البحرين.. إنقاذ للبحر الميت أم لإسرائيل؟ (١٣ يوليو، ٢٠١٧). تمّ الاسترداد من موقع الجزيرة- نت.
٢٥- كونا، وكالة الأنباء الكويتيّة (١٩ ديسمبر، ٢٠٠٦). الاستثمارات الكويتيّة في بريطانيا كبيرة ويصعب تحديد قيمتها. تمّ الاسترداد من موقع إيلاف.
٢٦- ما السبيل إلى الحدّ من هجرة العقول العربيّة. (٧ سبتمبر، ٢٠٠٨). تمّ الاسترداد من موقع الجزيرة نت- المعرفة.
٢٧- مختصون: السماح بزراعة القمح عودة عن خطأ استراتيجي. (٢ ديسمبر ٢٠١٨). تمّ الاسترداد من موقع مكة المكرمة.
٢٨- نعـوش، صباح (٣ أكتوبر، ٢٠٠٤). إعادة جدولة الديون الخارجيّة. تمّ الاسترداد من موقع الجزيرة نت- المعرفة.
٢٩- وثائق سريّة بريطانيّة: التآمر على بغداد يبدأ قبل ١٨ شهرًا من الاحتلال. (١٥ مايو، ٢٠١١). تمّ الاسترداد من موقع دار بابل للدراسات والإعلام.
٣٠- ودائع الجزائر بأمريكا آمنة وتناهز ٦٥ مليار دولار. (١٩ أغسطس، ٢٠١١). تمّ الاسترداد من موقع التجديد العربي- الأخبار- اقتصاد.
٣١- PTT. About Us-Brief History . (بلا تاريخ). تمّ الاسترداد من موقع وزارة البريد والبرق والهاتف التركيّة.

● **رابعًا: الدوريات:**

١- أبو بكر، أمين (٢٠٠٣). ملكيّة السلطان عبد الحميد الثاني في فلسطين (١٨٧٦-١٩٣٧). مجلة جامعة النجاح للأبحاث (المجلد ١٧-١)، الصفحات ٢٢١-٢٦٠.
٢- التجارة الخارجيّة العربيّة مؤشرات الأداء والتطور. مجلة ضمان الاستثمار (يناير- مارس ٢٠١٦). المؤسسة العربيّة لضمان الاستثمار وائتمان الصادرات، الكويت.

٣- عبد الرحيم، عبد الرحيم عبد الرحمن. (شتاء، ١٩٨٣). العلاقات الاقتصاديّة والاجتماعيّة بين الولايات العربيّة إبان العصر العثماني ١٥١٧-١٧٨٩. المجلة العربيّة للعلوم الإنسانيّة، الصفحات ١١-٤٦.

٤- الغرسلاوي، علي (خريف، ٢٠٠٠). الإطار العثماني العام للتجربة الإصلاحيّة . مجلة الحداثة، الصفحات ٣٥-٤٣.

● **خامسًا: الصّحفُ اليوميّة:**

١- صحيفة الرّأي الكويتيّة

٩/١٠/٢٠٠٩

١٩/٣/٢٠١١

١٣/٩/٢٠١٩

٢- صحيفة الوطن الكويتيّة

٢/٦/٢٠٠٨

٣/٦/٢٠٠٨

٢٦/٦/٢٠٠٨

٢/١١/٢٠٠٨

٧/١١/٢٠٠٨

١٥/١٢/٢٠٠٩

٢/١١/٢٠١٠

١١/٨/٢٠١١

١/١٢/٢٠١١

٣- صحيفة الشرق الأوسط

٢٠/٧/٢٠٠٣

٤- صحيفة القدس العربي

٢٣/٤/٢٠٠٧

١٣/٢/٢٠٠٨

صور المقدمة (تنويه المصطلحات)



خريطة عثمانية للجزيرة العربية التي تسمى آسيا العثمانية ويبدو فيها الخليج باسم خليج البصرة



خريطة عثمانية لولاية البصرة وألويتها الأربعة (البصرة والمنتفق ونجد والعمارة) وهي مترجمة جزئياً للغة الإنجليزية ويبدو فيها الخليج بإسم خليج البصرة Gulf of Basrah وقد نشرها الأستاذ الدكتور زكريا قورشون مع الخريطة السابقة في كتابه العثمانيون وآل سعود في الأرشيف العثماني ١٧٤٥-١٩١٤ م

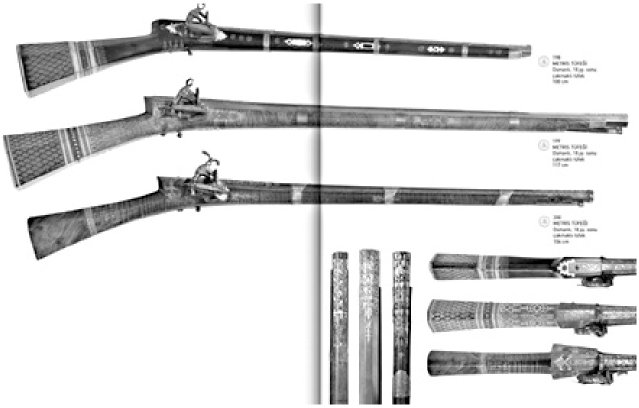
صور المقدمة التاريخية



مدفع عثماني وإلى جانبه قنابله الفخارية



مدفع عثماني وإلى جانبه قنابله الفخارية



بنادق عثمانية من القرن الثامن عشر



خريطة هولندية للدولة العثمانية صدرت سنة ١٦٢٨ (Al-Qasimi، ١٩٩٩، ص ٦٢) وتبين الامتداد الهائل لها مع وجوب الحذر لأنها تستبعد أملاكها في جزر البحر المتوسط وشرق أوروبا لسبب غير واضح، ونرى بعض الخرائط غير الدقيقة تستبعد الجزيرة العربية بكاملها من السيادة العثمانية مع أن الحجاز كان بالاتفاق تحت سلطتها مما يلقي ظلالاً من الشك على الاستشهاد أحادي الجانب بهذه الخرائط دون جمع الحقائق الموثقة كلها.



خريطة إنجليزية صدرت سنة ١٨٢٦ (Al-Qasimi، ١٩٩٩، ص ٦١) ويبدو فيها نفس المشكلة السابقة مع أن مناطق واسعة من شرق أوروبا والبلقان كانت تحت السيادة العثمانية في هذه الفترة.



نسخة أخرى من الخريطة الإنجليزية السابقة لسنة ١٨٢٦ تتلافي العيب المذكور آنفا



خريطة هولندية صدرت سنة ١٦٤٠ (Al-Qasimi، ١٩٩٩، ص ٦٤): تجمع الخرائط الثلاث على ضم مناطق استبعدتها الخرائط الغربية اللاحقة لأسباب سياسية كسواحل الخليج العربية ووسط الجزيرة العربية، ووجود تحيزات في رسم الخرائط يؤدي إلى الحذر في استخدامها إذا ناقضت المصالح الأوروبية.

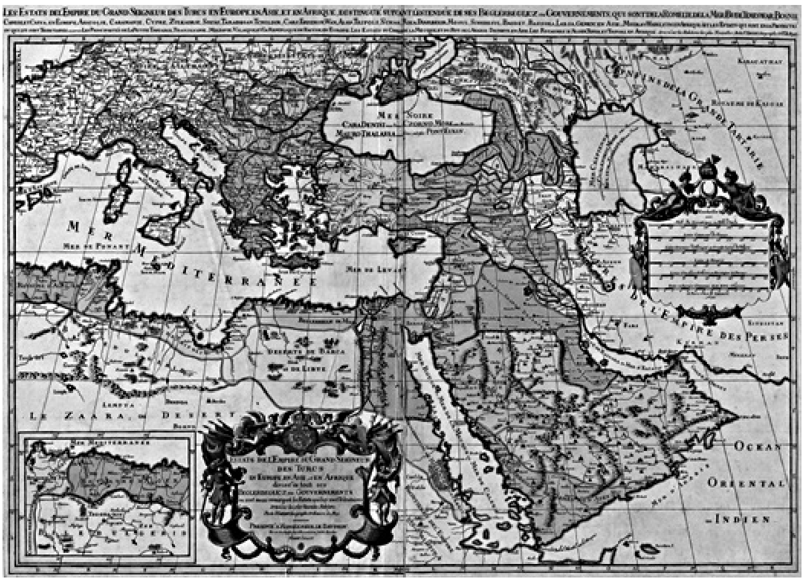


خريطة للدولة العثمانية بعد حملات السلطان سليم على الصفويين (١٥١٤) والمماليك (١٥١٦-١٥١٧) للرسام الفلمنكي إبراهيم أورتيليوس وهي تشمل كامل الجزيرة العربية على العكس من ادعاءات غربية لاحقة



خريطة شاملة وأقرب للواقع رسمها جان جانسون (أوغلي، ١٩٩٩، ج ١ بعد ص ٢٥٢)

وبالطبع لا نرى أمثال الخرائط السابقة في الكتب الوثائقية التي تثبت أزلية كيانات التجزئة والتي تعمد أحياناً إلى إثبات دعاواها بخرائط جغرافية غير سياسية عن بقعة محددة كالجزيرة العربية مثلا فيستنتج من تحديدها الجغرافي استقلال الجزيرة السياسي عن الدولة العثمانية مثلاً.



خريطة أخرى أكثر شمولا ومقسمة حسب الولايات



علم الخلافة العثمانية الأخضر المقدم لشيخ الكويت جابر بن عبد الله بن صباح (١٨١٣-١٨٥٩) مكافأة لموقفه الصلب من الإنجليز



الصدر الأعظم العثماني مصطفى رشيد باشا تولى الصدارة العظمى ست مرات في زمن السلطان عبد المجيد وكان من أصحاب النزعة التغريبية وذا أثر في إصدار فرمانات الإصلاح، عقد قرضاً أبطله السلطان، توفي ١٨٥٨



الصدر الأعظم العثماني عالي باشا تولى الصدارة خمس مرات في عهدي السلطانين عبد المجيد وعبد العزيز، من أصحاب التوجه التغريبي وكان قد عقد قرضاً رفضه السلطان عبد المجيد، توفي سنة ١٨٧١.



خريطة تظهر توزيع الامبراطوريات الاستعمارية الأوروبية كما كانت عشية الحرب الكبرى الأولى (١٩١٤) ( ) وتظهر المستعمرات كل حسب لون الدولة المستعمِرة: (بريطانيا: وردي، فرنسا: بنفسجي، إسبانيا: أخضر، البرتغال: أحمر، إيطاليا: أصفر، بلجيكا: أسود، ألمانيا: أخضر فاتح، الولايات المتحدة ما زال استعمارها موجها ضد السكان الأصليين داخل حدود القارة : أزرق، روسيا ممتدة في جوارها فقط: أخضر باهت)، ويلاحظ أنه لم يبق خارج هذه الدائرة إلا دول معدودة كالدولة العثمانية وفارس والصين وأشباه المستعمرات في أمريكا الوسطى والجنوبية.



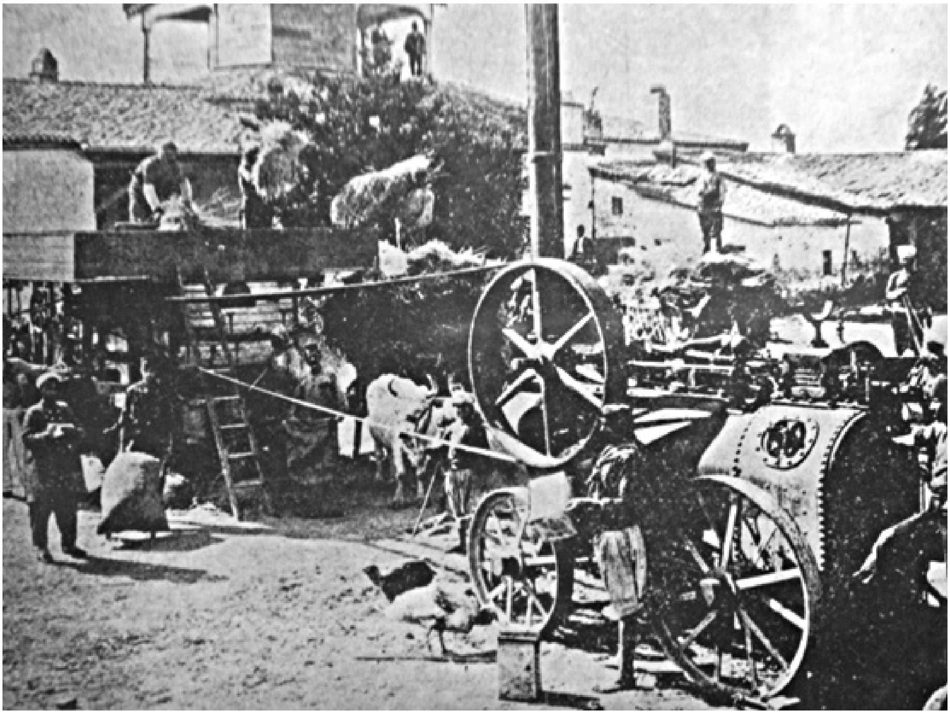
السلطان العثماني الرابع والثلاثون عبد الحميد الثاني (١٨٧٦-١٩٠٩) كان عهده جوهر ما مثلته آخر أيام الخلافة من بناء ومقاومة للتمدد الاقتصادي الغربي موضوع هذه الدراسة: في التصنيع والديون والنقل والاستثمار والزراعة والتعدين

صور الباب الأول: التجارة



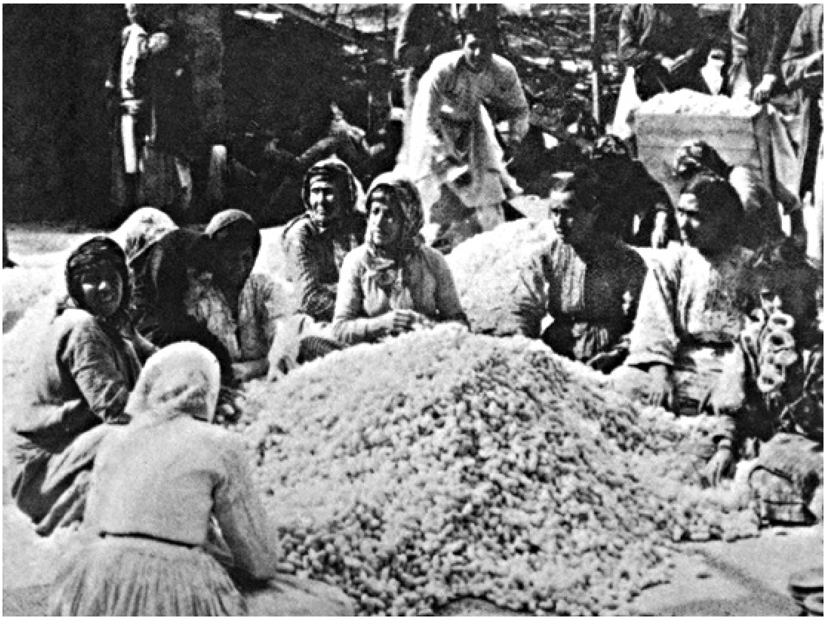
السلطان العثماني الثلاثون محمود الثاني (١٨٠٨-١٨٣٩)
في نهاية عهده بدأ عقد معاهدات التجارة الحرة

صور الباب الثاني: الزراعة

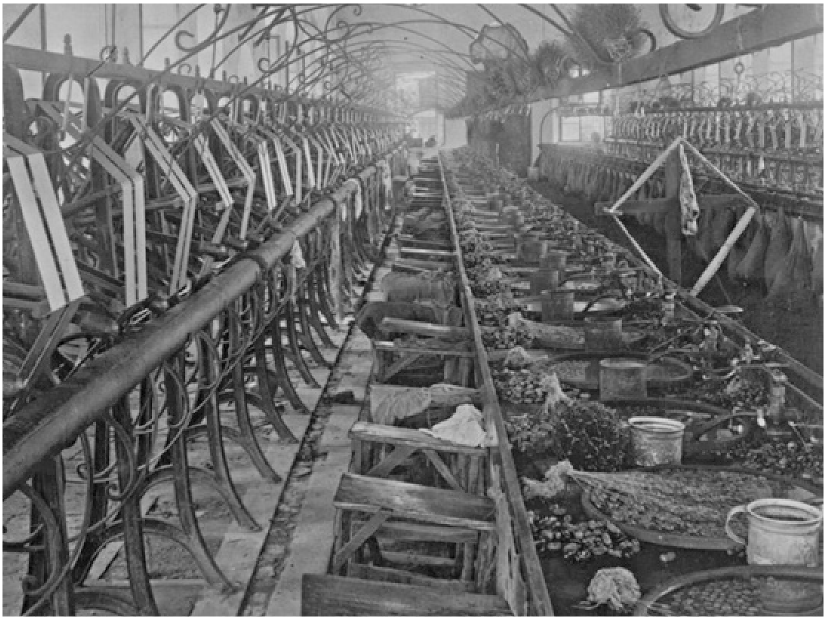


موسم الحصاد في غرب الأناضول كما نشره باموك
نقلا عن مجلة ثروة الفنون عدد ٢٤٨ سنة ١٨٩٥

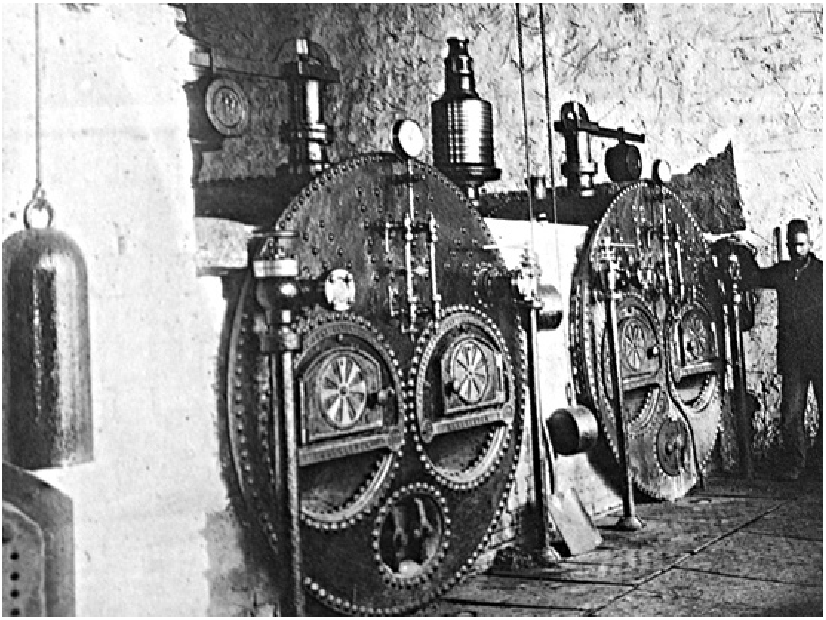
صور الباب الثالث: الصناعة



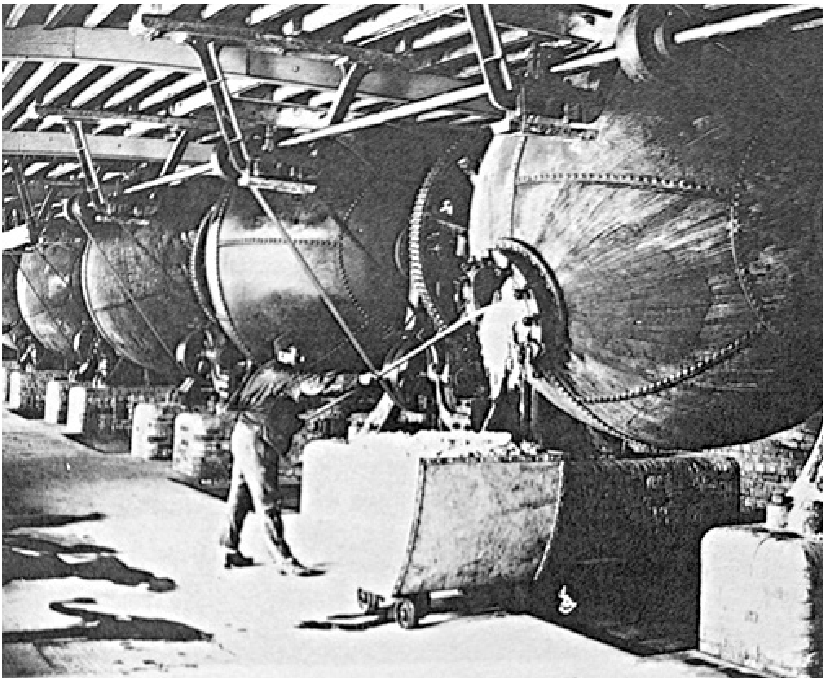
الصناعات الحرفية العثمانية: فرز شرانق الحرير في سوريا



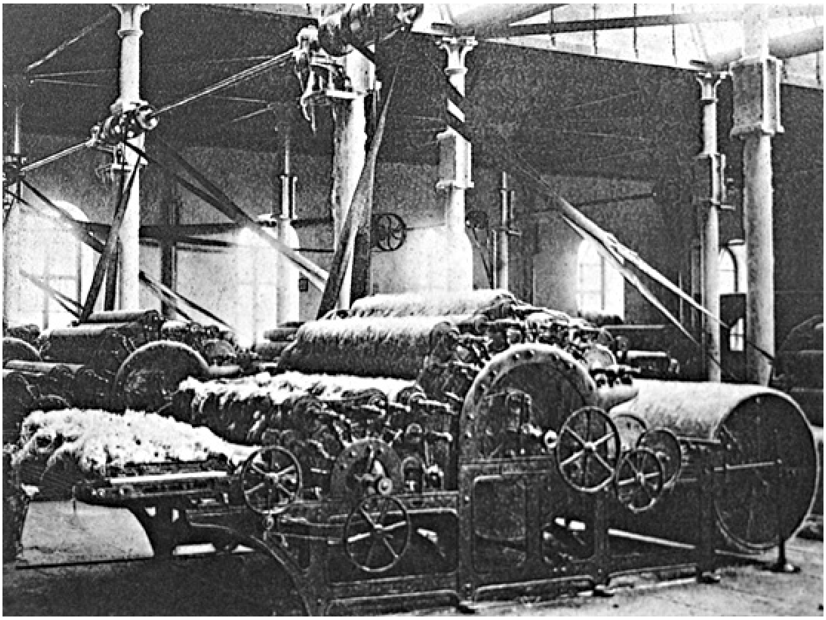
الصناعات الحديثة في الدولة العثمانية: مصنع منسوجات في بيروت



الصناعات الحديثة في الدولة العثمانية: مصنع البارود (من مجموعة أوغلي ج١)



الصناعات الحديثة في الدولة العثمانية: مصنع حميدية للورق (من مجموعة أوغلي ج١)



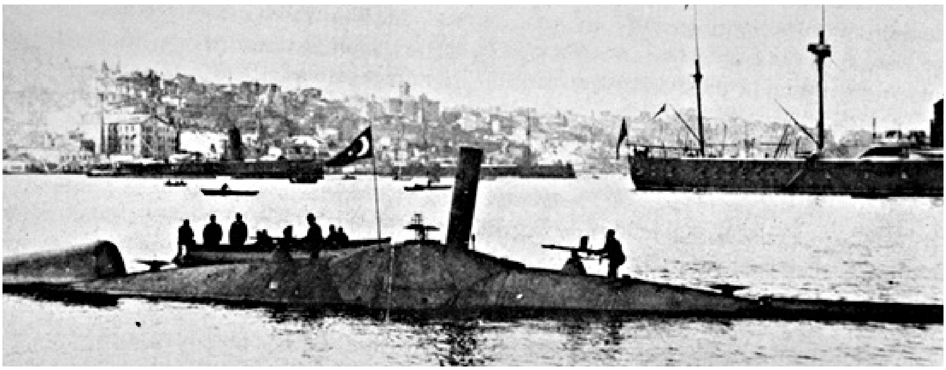
الصناعات الحديثة في الدولة العثمانية: مصنع الجوخ (من مجموعة أوغلي ج١)



الحياكة العسكرية في آخر أيام الدولة العثمانية في بئر السبع بفلسطين ١٩١٧



مصنع صب المدافع زمن السلطان عبد الحميد



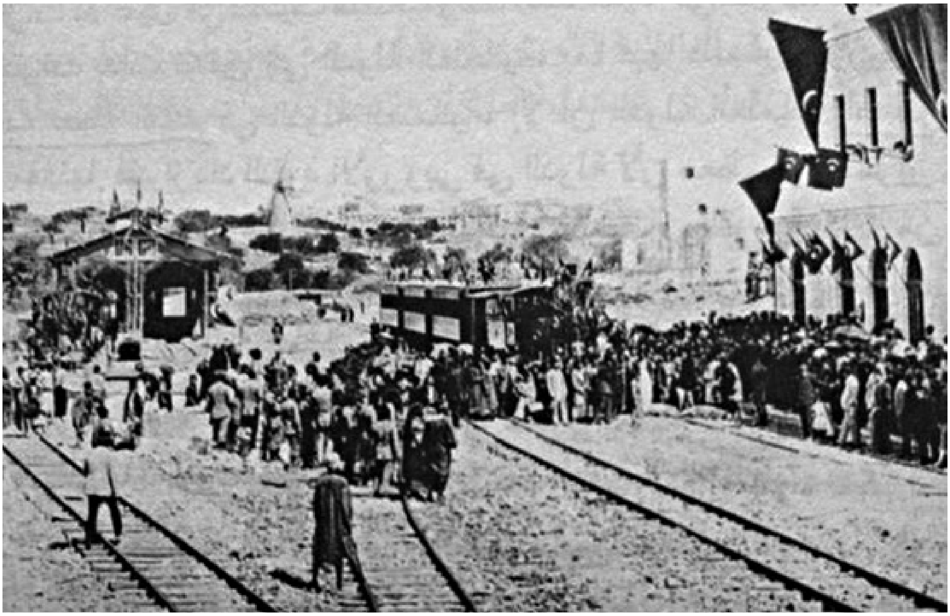
الغواصة العثمانية "عبد الحميد" اشتريت من بريطانيا مفككة سنة ١٨٨٦ وتم جمعها في الترسانة البحرية في إستانبول في العام التالي وكانت أول غواصة تطلق طوربيداً تحت الماء

صور الباب السادس: المالية والديون



الخديو إسماعيل والي مصر العثماني (١٨٦٣-١٨٧٩) أدت ميوله التغريبية إلى العمل على الاستقلال عن الدولة العثمانية والتنازل أمام الأجانب مما سبب الكوارث لمصر، صحا في آخر ولايته وحاول تدارك ما فاته إلا أن الوقت لم يسعفه والظروف لم تساعده لأن الجميع أصبحوا يكرهونه بما فيهم شعبه ودولته، خلع زمن السلطان عبد الحميد بقرار من الصدر الأعظم خير الدين باشا التونسي وصادق عليه السلطان

صور الباب السابع: النقل



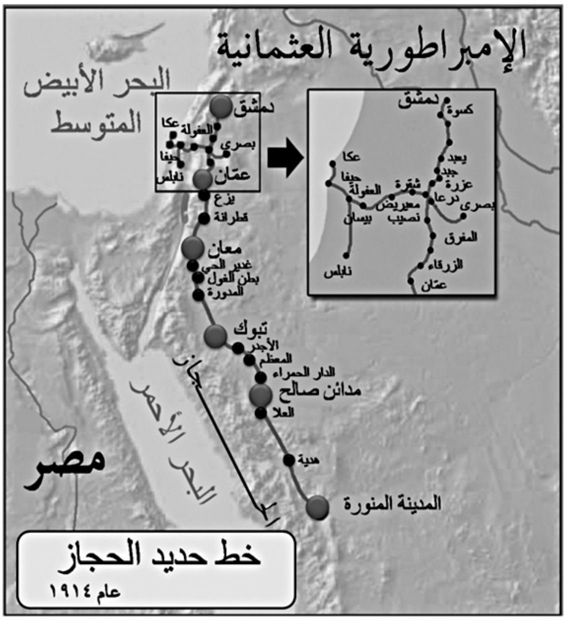
افتتاح سكة حديد يافا-القدس في مدينة القدس



تدمير خط يافا-القدس بأيدي العصابات الصهيونية سنة ١٩٤٦ (موسوعة ويكيبيديا)



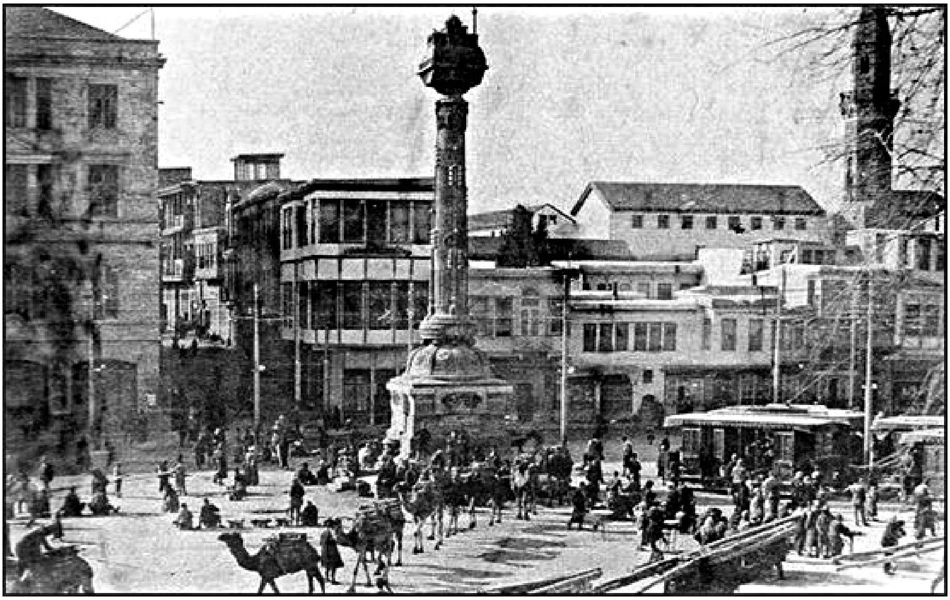
عزت باشا العابد، الكاتب الثاني للسلطان عبد الحميد ومستشاره الرئيس، عربي من دمشق، ومحرك فكرة سكة حديد الحجاز



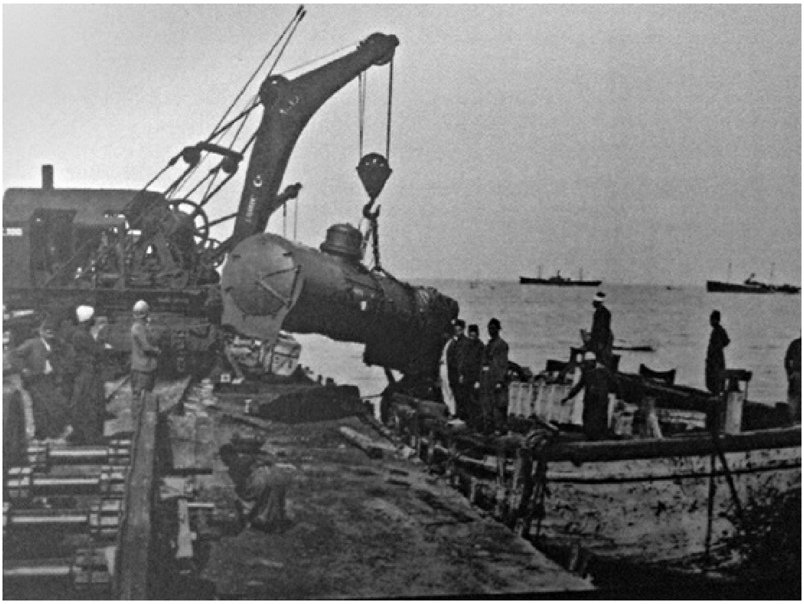
خريطة توضح مسار سكة الحجاز سنة ١٩١٤ نشرتها موسوعة ويكيبيديا (الدوائر الحمراء هي المحطات الرئيسة)



من ميداليات سكة الحجاز التي وزعتها الدولة العثمانية تقديرا للمتبرعين
(منتدى العملات والطوابع العربي)



ساحة المرجة في دمشق حيث يقف النصب التذكاري المقام سنة ١٩٠٧ بمناسبة تدشين الاتصال البرقي بين دمشق والمدينة المنورة وهو ما مهد لإقامة سكة الحجاز



تحميل معدات إنشاء القطار من ميناء حيفا



محطة قطارات حيفا المرتبطة بالميناء وقد وصف نيكلسون مبناها بأنه فخم
(من مجموعة نيكلسون التابعة لمتحف الحرب البريطاني).

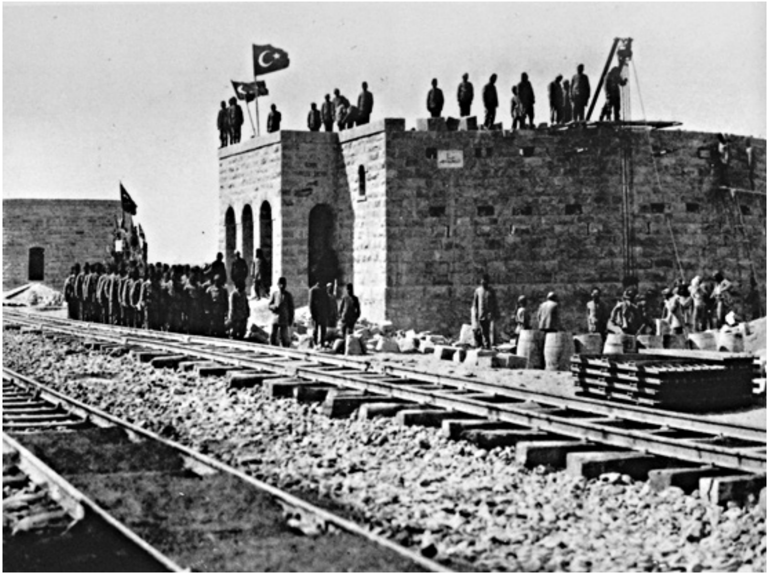


النصب التذكاري لسكة حديد الحجاز في حيفا كما يبدو اليوم في الأسر

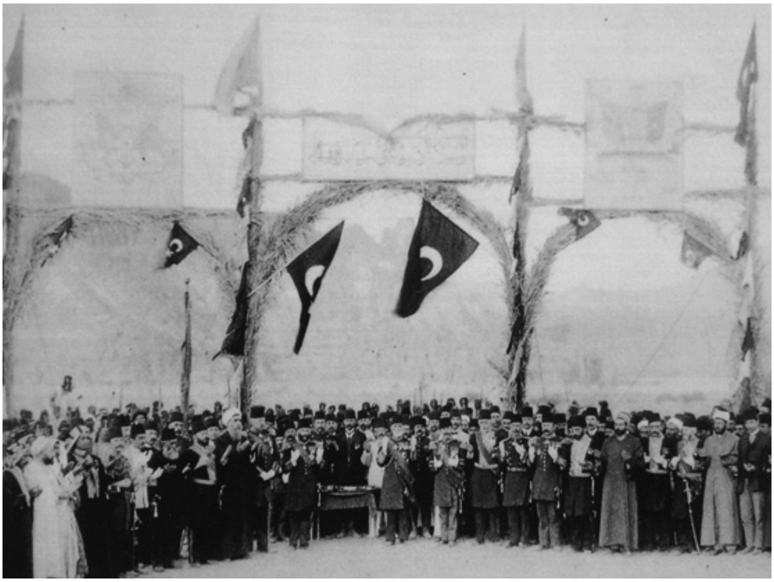


المستشفى المنشأ في تبوك سنة ١٩٠٧ بعد امتداد العمران إليها نتيجة مرور سكة الحجاز

(من مجموعة نيكلسون الخاصة بمتحف الحرب الإمبراطوري البريطاني)



افتتاح محطة المعظم الواقعة بعد تبوك جنوباً ١٩٠٨
(تصوير هالاجيان من مجموعة وليام فيسي وجيليان غرانت)



افتتاح محطة العلى التابعة لسكة الحجاز سنة ١٩٠٨
(تصوير حلادجيان ،أو هالاجيان من مجموعة بدر الحاج)

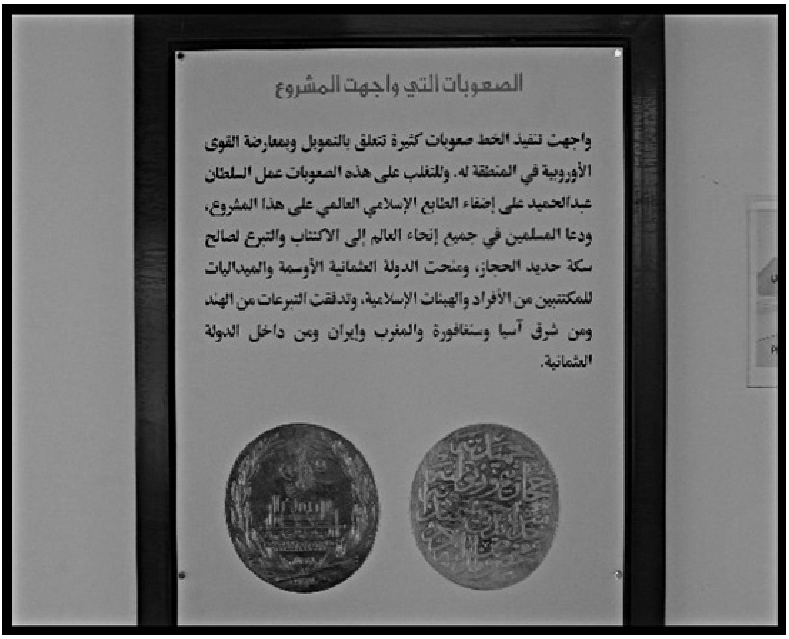


مصير قطار الحجاز في عهد التحضر البريطاني وعهد الاستقلال والتجزئة

(من مجموعة نيكلسون تصوير ماثيو سثرلاند)







ثلاث صور من متحف سكة الحجاز بالمدينة المنورة (شبكة ومنتديات العيص)



متحف سكة الحجاز بالأردن (منتديات سكر بنات)



سكة حديد بغداد

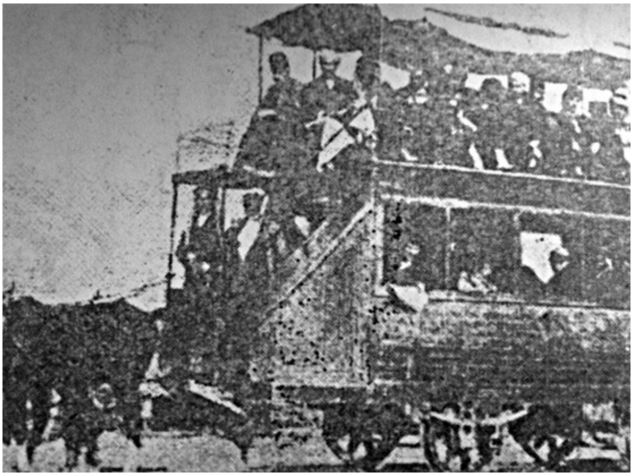




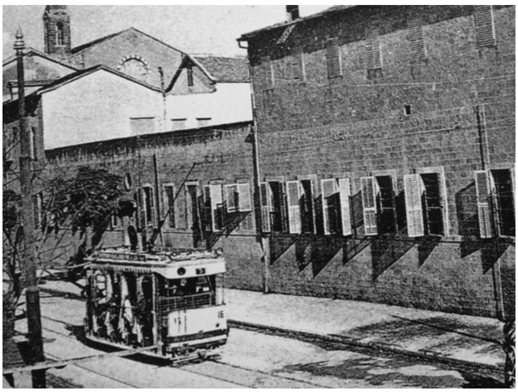
صحيفة "الوطن" الكويتية ١٥/ ١٢/ ٢٠٠٩ تنشر خبر قطار الخليج وربطه مع تركيا: المشروع دخل الأدراج في انتظار ظروف أفضل بعدما عصفت الخلافات السياسية بين الدول المعنية



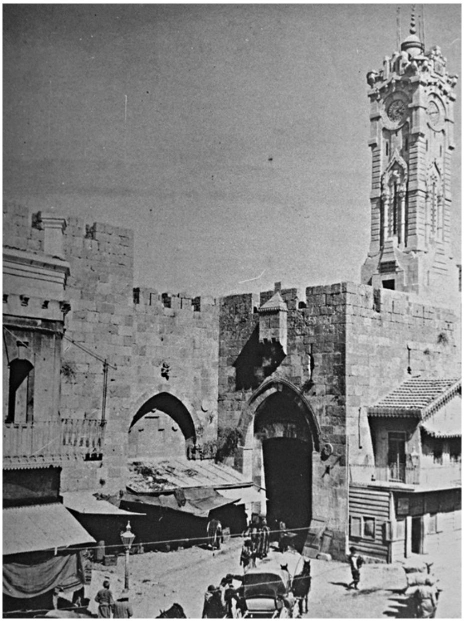
ترامواي إستانبول الذي تجره الخيل



ترامواي الكاظمية في العراق الذي تجره الخيل قبل دخول الكهرباء
(من مجموعة عباس العزاوي)



ترامواي بيروت الكهربائي سنة ١٩٠٨ (من مجموعة آغا قصاب وتدمري)



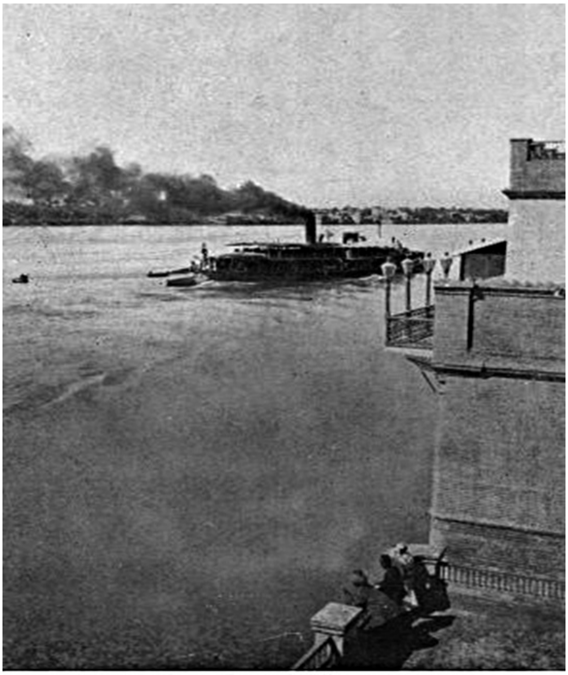
برج ساعة السلطان عبد الحميد في فوق باب الخليل في القدس، وقد هدم الاحتلال البريطاني هذا البرج
(من كتاب القدس في صور ١٨٦٠-١٩٦٠)



برج الساعة في حيفا، وقد أقيمت سبعة أبراج ساعة في فلسطين سنة ١٩٠١ بمناسبة الذكرى الخامسة والعشرين لجلوس السلطان عبد الحميد (القدس، يافا، حيفا، نابلس، صفد، عكا، الناصرة)



هذا البرج في مدينة طرابلس الغرب بناه الوالي علي رضا باشا في الفترة ١٨٦٦-
١٨٧٠ قبل زمن السلطان عبد الحميد كما جاء في موسوعة ويكيبيديا



. The Khalifah steams quietly up to her berth beside the bridge of boats . . .

الباخرة "خليفة" المملوكة لشركة لنش في نهر دجلة قامت بعمل تخريبي في سنة ١٨٩٥ في جسر جراح من سلسلة الأعمال التخريبية التي كانت الشركة تدعي عدم القصد فيها (نوار، المصالح البريطانية، ص ١٩٨)



الشعب الفلسطيني يراقب الطائرات العثمانية في بدايات الملاحة الجوية

صور الباب الثامن: الامتيازات الأجنبية



الملك الفرنسي لويس الرابع عشر (١٦٤٣-١٧١٥) كان لقبه ملك الشمس وآمن بحقه الإلهي في الملك وتعامل بغطرسة دون جدوى مع العثمانيين في زمن السلطان محمد الرابع



الصدر الأعظم كوبريلي أحمد باشا (١٦٦١-١٦٧٦) أعاد المجد
للدولة العثمانية ولم ترهبه أساليب لويس الرابع عشر المسرحية



السلطان العثماني الثامن والعشرون سليم الثالث (١٧٨٩-١٨٠٧) عطل الامتيازات الفرنسية (١٧٩٨-١٨٠٢) وقطع العلاقات مع فرنسا زمن الحملة الفرنسية على مصر، ثم عطل الامتيازات البريطانية بعد انقلاب الأدوار وتحول الإنجليز إلى محتلين بعدما كانوا حلفاء



مجموعة ممن طوابع البريد الأجنبي في الدولة العثمانية والذي كان يعمل بموجب الامتيازات الأجنبية ويلاحظ وجود ما يشير إلى "لشرق" في الطوابع مثل كلمة ليفانت أو السعر بالبارة والقرش العثماني
(من مجموعة الأستاذ نادر خيري الدين أبو الجبين)



اللورد كيرزون نائب الملك البريطاني في الهند

تمسك حتى اللحظة الأخيرة بالامتيازات الأجنبية في تركيا قبل توقيع معاهدة لوزان (١٩٢٣) وهذا منسجم مع ما عرف عنه من غطرسة وعجرفة

(صحيفة الشرق الأوسط العدد ٩٠٠٠، الأحد ٢٠/ ٧/ ٢٠٠٣)